



Årsrapport 2023

Plads til alle på rejsen
mod det bæredygtige



Indhold

Ledelsesberetning

Forventninger til 2024

Sådan skaber vi værdi

Årsregnskabslovens § 99a

Forretningsmodel

Strategi - Markedsorienteret DSB

Miljø

Klimaforandringer

Udledning af drivhusgasser

Forurening til luft, jord og vand

Ressourceforbrug og cirkulær økonomi

Sociale forhold

Diversitet, lighed og inklusion

Kønsfordeling i DSB's direktion og bestyrelse

Medarbejderforhold

Arbejds miljø og sikkerhed

Jernbanesikkerhed

Governance

Samfundsansvar

Selskabsledelse

Risikostyring

Leverandører

Whistleblower

Organisation

ESG rapportering

EU Taksonomi

KPI resultater

KPI definitioner

3

6

8

8

8

13

19

19

24

25

27

30

30

31

34

36

38

42

42

43

46

49

49

51

59

59

66

67

Resultater

Hoved- og nøgletal

Kunder

Togdrift

Finansielle aktiviteter

Udbytte til Transportministeriet

Forventninger til 2024

Begivenheder efter 31. december 2023

Koncernregnskab og årsregnskab

Påtegninger

Resultatopgørelse

Balance

Egenkapitalopgørelse

Pengestrømsopgørelse

Supplerende hovedtal

Resultatopgørelse pr. kvartal

Nøgletalsdefinitioner

Øvrige virksomhedsforhold

Finanskalender 2024

Virksomhedsoplysninger

Strækingsregnskab

Påtegning

Highlights for 2023

Resultat gennemgang

Anvendt metode

70

70

71

73

75

75

75

75

77

77

80

81

82

83

114

117

118

119

119

119

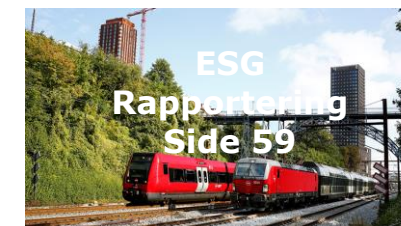
121

121

122

123

131





Ledelsesberetning

Resultat før skat udgjorde i 2023 et overskud på 425 mio. kr. og DSB udbetaler udbytte på 180 mio. kr.

- Kunderne har i 2023 taget 162 mio. rejser – det er 9 procent flere end i 2022¹
- Passageromsætningen har været 406 mio. kr. (8 procent) højere end sidste år¹
- Kundepunktigheden for S-tog har ligget på et historisk højt niveau, mens den for Fjern- & Regionaltog har været udfordret
- DSB's klimaaftryk er forbedret – CO₂e-udledningen er det seneste år reduceret med 14 procent
- Tidsplanen for levering af elektriske IC5 togsæt er justeret – produktionen er i gang
- De første Talgo-vogne er ankommet til Danmark

Årets resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 425 mio. kr. mod et overskud på 229 mio. kr. i 2022.

Resultatet er positivt påvirket af en erstatning på ca. 200 mio. kr. fra en tidligere leverandør samt avance ved salg af 10 ET togsæt på 125

¹ Antal rejser og passageromsætning er korrigeret for afgivet trafik, idet Øresund – over broen og Kastrupbanen i december 2022 blev overdraget til Skånetrafikken.

mio. kr. Højere energipriser har betydet øgede omkostninger til energi til fremføring i forhold til 2022 på 196 mio. kr.

Kundefremgang trods udfordringer

Flere kunder valgte toget til i 2023. Når vi korrigerer for afgivet trafik og tager forbehold for, at der var Coronarestriktioner i januar 2022, er det hen over året lykkedes at skabe en underliggende rejsevækst på 4-5 procent².

Der er vækst på samtlige markeder, selvom flere strækninger i Fjern- & Regionaltrafikken i perioder har haft udfordringer med at holde sig over målet for kundepunktigheden, hvor man skal være fremme indenfor 2:59 minutter i forhold til køreplanen.

Selvom punktigheden i Fjern- & Regionaltog er udfordret, skal det dog bemærkes, at mere end 7 ud af 10 kunder kommer frem til deres slutdestination med mindre end 3 minutters forsinkelse, og 9 ud af 10 kunder med mindre end 10 minutters forsinkelse.

Kundefremgangen er blandt andet drevet af et stort udbud og salg af Orange-billetter. Mere end 50 procent af samtlige rejser over Storebælt blev foretaget med de billige Orange-billetter.

² Opgjort som udviklingen i antal rejser for 2. til 4. kvartal i henholdsvis 2022 og 2023.

Regionaltrafikken er grundlæggende domineret af pendlerrejser. Gennem målrettet markedsføring er der skabt vækst især blandt fritidsrejser.

Også i Regionaltrafikken har Orange-billetter været vejen til at få flere nye kunder til at prøve toget i særdeleshed og den kollektive transport i almindelighed. Priserne i Regionaltrafikken starter ved 20 kroner og 21 procent af de lange regionale rejser i regionaltrafikken foregik med en Orange-billet.

For at drive yderligere vækst vil vi i 2024 øge udbuddet af Orange-billetter over Storebælt med 1 mio. billetter til i alt 8 mio., ligesom vi vil fortsætte den målrettede markedsføring af Orange-billetter på kortere regionale strækninger.

Orange-billetter tilbyder kunderne en skarp pris uden for myldretiden, tiltrækker nye kunder og sikrer samtidig bedre udnyttelse af kapaciteten i togene.

Med orangebilletter tilbydes billigere rejser:

12:04 København H ▼
15:12 Aarhus H

Orange **119 kr.**
Fast afgang. Ikke refunderbar.

Orange Fri **202 kr.**
Fast afgang. Refunder senest 30 min før.

Enkeltbillet **469 kr.**
Fleksibel afgang. Refunder senest dagen før.

S-tog - høj punktighed og flere kunder

Flere kunder valgte at tage S-toget i 2023. Antallet af kunder steg med 8 procent.

Udvalgte hovedtal

Beløb i mio. kr.	4. kv. 2023	4. kv. 2022	2023	2022
Passageromsætning	1.414	1.412	5.404	5.318
Passageromsætning korrigeret for afgivet trafik	1.414	1.333	5.404	4.998
Trafikkontraktindtægter	898	867	3.565	3.450
Indtægter i alt	3.023	2.751	11.417	10.773
Omkostninger i alt	2.678	2.379	9.906	9.229
Resultat før skat	-2	24	425	229
Antal rejser (mio.)	42	43	162	164
Antal rejser korrigeret for afgivet trafik (mio.)	42	39	162	149
Kundepunktighed Fjern- & Regionaltog (procent)	70	74	72	73
Kundepunktighed S-tog (procent)	95	96	96	94



Rejsevæksten var størst i weekender, og S-togsmarkedet er, trods flere kunder, stadig præget af muligheden for hjemmearbejde.

Kunderne i S-tog kan for alvor mærke effekten af de senere års arbejde med at implementere det nye signalsystem, Communication-Based Train Control (CBTC), og S-togene har i 2023 kørt med en kundepunktighed på 96 procent.

Hertil kommer gennemførelsen af lokale vækstinitiativer, hvor vi gennem anvendelse af blandt andet teledata og lokale kundeindsigter analyserer brugernes rejsemønstre og identificerer potentialer for at øge antallet af kunder og dermed togets markedsandel i området.

I 2023 blev der gennemført initiativer i Køge og Hillerød, hvor der i samarbejde med de enkelte kommuner og relevante interessenter blev sat fokus på toget som et prisbilligt og bæredygtigt alternativ. Vi planlægger at fortsætte denne tilgang i 2024.

Vi ønsker også at fortsætte udviklingen af flere nye tilbud sammen med vores DOT-partnere på Sjælland. I december 2023 lancerede vi en 12 timers-billet til bus, tog og metro til 50 kroner.

Internationale rejser

Antallet af internationale rejser var på niveau med 2022. Ibrugtagning, drift og løbende vedligeholdelse af de tyske vogne, der blev lejet til indsætning i den internationale trafik har desværre ikke været tilfredsstillende. For mange af vores kunder har ikke fået den forventede rejseoplevelse til udlandet.

Vi forventer vækst i efterspørgslen efter internationale rejser i de kommende år, og vil løbende opgradere vores løsninger på området, blandt andet ved at sætte nye vogne fra Talgo i drift i efteråret 2024.

Flere erhvervsaftaler

Den øgede miljøbevidsthed samt en målrettet salgsindsats har været med til at øge antallet af virksomhedsaftaler med 18 procent. Således har 700 nye virksomheder mulighed for at købe billetter til deres medarbejders rejser i arbejdstiden eller mellem hjem og arbejde.

I 2023 blev DSB's CO₂e beregner lanceret så vores virksomhedskunder kan udregne deres CO₂e-aftryk både på medarbejderniveau og for virksomheden i alt - herunder besparelsen i forhold til at tage bilen.

Selve rejseaktiviteten blandt erhvervs kunderne var lavere end i 2022. Det skyldes, at en række erhvervs kunder fravalgte toget primært under de omfattende sporarbejder i 2023.

Vi giver et bidrag til Klimaskovfonden for hver registreret erhvervsrejse foretaget med DSB. I 2023 har vi gennem bidrag til fonden indgået aftale om, at der plantes ca. 200.000 m² skov i Danmark svarende til ca. 7.000 CO₂e.

“Vi har haft kundevækst i både S-tog og i Fjern- & Regionaltog og er tilbage på niveauet før Corona. Det er positivt, at kunderne har tilvalgt toget, selvom der i perioder har været en utilfredsstillende punktighed i Fjern- & Regionaltog”

Flemming Jensen, administrerende direktør

Kundepunktighed for Fjern- & Regionaltog er under målsætning

Fjern- & Regionaltog har været udfordret på kundepunktigheden i 2023, som sluttede året på 71,7 procent. Det er under trafikkontraktens mål på 75,0 procent og lavere end i 2022 (73,3 procent).

Kundepunktigheden var i 1. kvartal højere end i samme periode i 2022. Fra 2. kvartal og frem har punktigheden i 2023 dog været udfordret. I lighed med forudgående år har kundepunktigheden især været under målet på grund af mange fejl på gamle signaler og i perioderne under Banedanmarks arbejde med at forny spor og signaler.

Vi har i 2023 udbetalt mere end 60 mio. kr. i rejsetidsgarantikompensation til kunder, primært i Fjern- og Regionaltrafikken. Rejsetidskompensationen består af basisrejsegaranti og pendlerrejsetidsgaranti.

Vækst i DSB Plus

DSB Plus har mere end 1 million medlemmer, og vi har i 2023 budt mere end 250.000 nye medlemmer velkommen i klubben. Mere end 700.000 medlemmer opsparer nu point, når de køber billetter i DSB app og på dsb.dk. De opsavede point kan anvendes i 7-Eleven på stationerne, hvor kunderne kan indløse dem til forfriskninger til rejsen.

DSB Plus er central i ambitionen om at skabe relevante og mere personlige kundeoplevelser. Ved at kende vores kunder bedre, kan vi give mere relevante oplysninger om blandt andet deres aktuelle rejse, trafikinformation og billetprodukter.

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

I 2023 har vi arbejdet videre med "DSB Check ind", hvor kunderne blot skal "checke ind og ud" på mobilen og får rejser til samme pris som på rejsekortet. Løsningen skal give nemmere og hurtigere adgang til kollektiv transport og vil blive en integreret del af billetløsningerne i DSB appen.

Vi har det seneste år gennemført 3 testfaser, og testkundernes tilfredshed med løsningen er høj. Vi er lige nu i gang med den 4. testfase sammen med de øvrige trafiksselskaber, og vi forventer en løbende udrulning i 2024.

Køreplan 2024

Den 10. december 2023 trådte den nye køreplan, K24, i kraft for både S-tog og for Fjern- & Regionaltog.



For S-tog betyder køreplanen blandt andet åbning af den ny S-togsstation i Favrholm syd for Hillerød. Den forbinder kunder, der rejser med Lokaltog på Frederiksværksbanen med S-tog på Hillerødbanen, samt forbinder S-banen til det nye Hospital Nordsjælland.

Ved køreplansskiftet skiftede Ny Ellebjerg Station navn til København Syd. Navneændringen sker i forbindelse med udviklingen af stationen fra en mindre lokal station til et stort regionalt knudepunkt for København og hovedstadsområdet.

Den nye metrolinje med endestation ved København Syd åbner i 2024, og med de nye perroner for Fjern- & Regionaltog, der forventes færdige i starten af 2025, vil København Syd blive en stor skiftestation ikke kun for lokale rejsende men også for internationale kunder på vej mod Københavns Hovedbanegård.

For Fjern- & Regionaltog er der gennemført ændringer særligt i den sjællandske regionaltrafik, som betyder, at den nye køreplan bliver mere robust og forudsigelig, så en enkelt forsinkelse ikke spreder sig og påvirker andre afgange.

For de længere rejser betyder det øget rejsetid. Ændringerne betyder at der køres to tog færre i timen mellem Helsingør og København H samt mellem København H og Roskilde. Tog fra Helsingør fortsætter stadig til Næstved, nu skiftevis via Roskilde og Køge, og i myldretiden nu også til Holbæk.

På Kystbanen er der indført kvarters drift med stop på alle stationer. Hertil kommer myldretidstog med en kortere rejsetid idet en række stationer springes over så pendlerne har en hurtig

forbindelse fra de nordligste stationer til Københavnsområdet.

Regulering af billetpriserne i 2024

Den kollektive trafik er ligesom resten af Danmark påvirket af de senere års stigende omkostninger, høje energipriser og inflation. I modsætning til de fleste brancher kan vi ikke tilpasse billetpriserne løbende til de stigende omkostninger.

Billetpriserne på tværs af den kollektive transport reguleres ved årlige takstfalter og må ikke stige mere end det såkaldte takststigningsloft, der fastsættes af Trafikstyrelsen på baggrund af blandt andet den generelle prisudvikling, brændstofpriser og lønudviklingen. Takststigningsloftet for 2024 er 10,3 procent.

De fælles priser henholdsvis øst og vest for Storebælt er justeret i samarbejde med de andre trafiksselskaber og udnytter takstloftet fuldt ud. Især de regionale trafiksselskaber har været økonomisk udfordret på grund af stigende omkostninger, og prisstigningerne giver det bedste grundlag for at sikre en god og sammenhængende kollektiv transport i alle dele af Danmark.

DSB fastsætter prisen for rejser over Storebælt og valgte ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud på disse rejser. I 2024 sætter vi 8 millioner Orange-billetter til salg for rejser over Storebælt og forventer at omkring 6 ud af 10 togrejser over bæltet vil foregå på en Orange-billet. Vi forventer ikke, at den gennemsnitlige rejse over Storebælt stiger i pris fra 2023 til 2024. Vi vil fortsat udbyde Orange-billetter til regionale togrejser.

Bæredygtighed

Vi har ansøgt om og er blevet godkendt til den anerkendte klimastandard for virksomheder, Science Based Targets initiative (SBTi). Dermed har DSB nu fastsat videnskabeligt baserede reduktionsmål for den samlede klimapåvirkning. Det betyder blandt andet, at vi vil reducere CO₂e udledninger hos leverandørerne (scope 3) med 30 procent frem mod 2030 og har et langsigtet net-zero mål i 2050.

Etableringen af en finansieringsstrategi med fokus på grønne investeringer er tilendebragt. Vi har etableret et grønt obligationsprogram med, et såkaldt Green Bond Framework med mulighed for at udstede obligationer for op til 3 mia. EUR under EMTN programmet.

Programmet er udviklet i overensstemmelse med de internationale standarder i Green Bond Principles fra International Capital Market Association (ICMA) og har fået en Dark Green vurdering fra S&P Global Ratings.

I 3. kvartal har vi gennemført en dobbelt væsentlighedsvurdering som en del af forberedelsen til indførelse af Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) fra rapporteringsåret 2024.

En jernbane under modernisering

Jernbanen i Danmark gennemgår nu og i de kommende år en omfattende modernisering og opgradering. Banedanmark elektrificerer hovedstrækningerne, erstatter gamle analoge signalanlæg med nye digitale signaler og fornyer spor og skinner. Vi udskifter gradvist vores aldrede dieseldrevne togflåde med moderne elektriske lokomotiver, el-togsæt og nye vogne.

For Fjern & Regionaltog bliver de samlede investeringer i nyt materiel og nye certificerede værksteder ca 16 mia. kr., hvoraf ca. 4 mia. kr. er afholdt pr 31. december 2023. Se side 7 for yderligere detaljer.

Udover de åbenlyse miljøgevinster og en bedre passagerkomfort vil færre, ensartede og elektriske togtyper give øget driftsstabilitet og færre driftsomkostninger.

42 nye elektriske EB-lokomotiver har erstattet de 40 år gamle ME-diesellokomotiver. Vi modtager i løbet af 2024 nye stammer af passagervogne fra spanske Talgo. De vil i løbet af 2024 vil blive sat i drift.

I foråret 2024 vil det første elektriske IC5-togsæt stå færdigproduceret på Alstoms faciliteter i Salzgitter. Det vil herefter blive gennemtestet inden det leveres til Danmark i 2025. Vi forventer at købe i alt minimum 100 togsæt, og de første IC5-togsæt planlægges at køre med kunder i 2027.

Det er senere end først planlagt, men det har været nødvendigt at justere tidsplanen af flere årsager. Først og fremmest har det taget Alstom længere tid end forventet at færdiggøre det endelige tekniske design af IC5 og sikre, at togsættene opfylder de høje krav til kvalitet, komfort og pålidelighed, som vi har sat for dem. Samtidig har Alstom, ligesom resten af verden, oplevet store udfordringer med logistik og komponentforsyning som konsekvens af Corona og den globale forsyningsusikkerhed.

Fremtidens S-tog bliver fuldautomatiske og førerløse. Dette vil give mulighed for metrolignende drift med større frekvens og større



punktlighed. Togsættene blev sendt i udbud i august 2023. Siemens skal opgradere signalsystemet CBTC fra nuværende delvist automatisk (niveau 2) til fuldautomatisk (niveau 4).

Også vores ældre materiel bliver renoveret for at køre kunderne godt gennem de kommende år. IC4 togsættene får repareret motorer, dobbeltdækkervogne bliver opgraderet indvendigt, IR4 og S-tog får en indvendig og udvendig renovering og opgradering.

Trafikkontrakt

DSB og Transportministeriet har indgået kontrakt om trafik udført som offentlig service i perioden fra den 15. december 2023 til den 10. december 2033.

Fortsat stærkt omdømme

DSB's omdømme i befolkningen er fortsat stærkt, selvom der i løbet af året har været lidt flere udsving i scoren end i de foregående år. Vi gik ud af december med en omdømmescore på 73,1 og har dermed et solidt fundament at bygge videre på.

Forventninger til 2024

DSB forventer et resultat før skat for 2024 tæt på nul. Det forventede resultat er væsentligt påvirket af øgede indsatser på området for togvedligehold.

Taastrup, 8. februar 2024

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Investering i nyt materiel og nye certificerede værksteder



Nye lokomotiver & vogne



Moderne og bæredygtige el-lokomotiver og vogne til trafikken på Sjælland og Danmark-Tyskland

Total investering 3,4 mia. kr.
Pr. 31. december 2023 1,7 mia. kr.



Elektriske IC5 togsæt ¹⁾



Moderne og bæredygtige el-tog til trafikken i Danmark

Total investering 9,2 mia. kr.
Pr. 31. december 2023 0,4 mia. kr.

Næstved

- Ca. 17.000 m²
- DGNB-certificeret
- 8 værkstedsspor og hjulafdrejningsfaciliteter

Total investering 1,4 mia. kr.
Pr. 31. december 2023 0,8 mia. kr.



Godsbanegården

- Ca. 11.000 m²
- DGNB-certificeret
- 4 værkstedsspor og hjulafdrejningsfaciliteter

Total investering 0,7 mia. kr.
Pr. 31. december 2023 0,7 mia. kr.



Aarhus

- Ca. 20.000 m²
- DGNB-certificeret
- 8 værkstedsspor og hjulafdrejningsfaciliteter

Total investering 1,4 mia. kr.
Pr. 31. december 2023 0,6 mia. kr.



1) 100 togsæt inkl. vedligehold



Sådan skaber vi værdi

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.

DSB er Danmarks største udbyder af kollektiv transport. Vi er en selvstændig offentlig virksomhed (SOV) og er ejet af alle danskere gennem Transportministeriets ejerskab.

Vores formål er: Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige. Med det som rettesnor, søger vi at skabe værdi både for vores kunder og medarbejdere, og for Danmark som helhed. Med andre ord tager vi et aktivt samfundsansvar.

Bæredygtighed er en central del af vores strategi og daglige drift. Vi arbejder aktivt for at reducere vores miljømæssige aftryk gennem investeringer i energieffektive elektriske tog og i vores bestræbelser på at minimere virksomhedens forbrug af ressourcer.

For at nå vores mål, er det nødvendigt at tiltrække og fastholde dedikerede, kompetente og højt kvalificerede medarbejdere. Forudsætningen er et arbejdsmiljø, der fremmer mangfoldighed, inklusion og lige muligheder for vores mere end 6.000 medarbejdere.

Forretningsmodel

Vores forretningsmodel er bygget op omkring ambitionen om at levere en god rejseoplevelse for vores kunder.

Køreplan

Vores køreplan er udarbejdet for at sikre den bedst mulige kundeoplevelse på den tilgængelige baneinfrastruktur. Det gælder både på Fjernbanen og på S-banen. Dette opnår vi gennem rettidig planlægning og robust trafikafvikling i samarbejde med Banedanmark.

Frem mod 2030 vil der være omfattende infrastrukturarbejder, der skal modernisere jernbanen. De påvirker i perioder mulighederne for at køre tog. Her vil vi køre efter en tilpasset køreplan med færre tog eller indsætte togbusser, hvis det ikke er muligt at køre tog.

Den opgraderede infrastruktur vil i kombination med DSB's investeringer i nyt togmateriel på fjern- og regionalstrækningerne give færre driftsforstyrrelser og medføre færre forsinkelser, hyppigere frekvens, samt kortere rejsetid særligt imellem landsdelene.

Vi kalder det trafikvision 2030.

Driftsafvikling

DSB har mere end 3.800 driftsvendte medarbejdere, som sikrer, at den daglige køreplan afvikles efter planen. De sikrer tillige at vores flåde på over 400 tog gennemgår systematisk vedligeholdelse og klargøring. Værkstederne er

Læsevejledning:

Den lovpligtige redegørelse for samfundsansvar jævnfør ÅRL § 99a udgøres af siderne

- Forretningsmodel side 8-9
- Strategi side 13-14
- Dobbelt væsentlighed side 15-16
- Miljø side 18-28
- Sociale forhold side 29-39
- Governance side 41-57
- ESG rapportering side 59-68

Den lovpligtige redegørelse for kønsfordeling i ledelsen jævnfør ÅRL § 99b samt mangfoldighed ÅRL § 107d udgøres af siderne

- Sociale forhold side 29-39
- Governance side 41-57

Den lovpligtige redegørelse for politik for dataetik jævnfør ÅRL § 99d

- Governance side 41-57

fordelt over hele Danmark, hvilket understøtter en pålidelig og effektiv drift.

For at sikre en stabil driftsafvikling investerer DSB i avancerede IT-systemer, og vi indsamler og implementerer værdifulde erfaringer fra vores passagerer med henblik på optimering af driftsafviklingen. Vi arbejder kontinuerligt med vores nødberejdsplaner samt risikostyrings-systemer for at sikre hurtig respons under eventuelle driftsforstyrrelser og krisesituationer.

Trafikinformation understøtter driftsafvikling ved at levere frekvent information til vores medarbejdere. Trafikinformation indsamles og formidles i tæt samarbejde med Banedanmark.



Service

Vores services skal understøtte vores mål om mere end 500.000 gode rejseoplevelser dagligt.

Vi investerer i teknologiske løsninger, der skal gøre det enklere for kunderne at benytte den kollektiv transport i Danmark.

DSB appen samler national trafikinformation og billetkøb, og med dens nye "Check Ind"-funktion giver den kunderne mulighed for at rejse med et swipe på mobiltelefonen uden at skulle bekymre sig om afgangssted eller destination, som det kendes fra Rejsekort.

Vi arbejder målrettet på at skabe muligheder for first-og last-mile services via tredjepartspartner-skaber.

Det er fortsat muligt at købe billet og andre services på vores stationer, via vores hjemmeside samt i vores kundecentre, som årligt betjener knap 2,7 mio. henvendelser.

DSB driver og udvikler knap 200 stationer på tværs af Danmark. Kunderne skal føle sig godt guidet på trygge og rene stationer. Vi investerer mere end 1 mia. kr. frem mod 2030 i stationsforbedringer som f.eks. bedre cykelparkering og ombygninger af vores stationer for at skabe bedre tryghed og mere liv.

Vi inddrager lokalsamfund i og omkring vores stationsforbedringer.

DSB Service & Retail driver 59 7-Eleven kiosker på vores stationer, og har siden 2020 åbnet fire stationsstuer, der binder lokalsamfund sammen om mad, hygge og fællesskab.

Endelig indgår vi jointventurepartnerskaber omkring udvikling af arealer til gavn for blandt andet byudviklingen. Indtægterne fra partnerskaberne omkring ejendomsudvikling geninvesteres i jernbanedriften.

Socialt ansvar

DSB opsøger og indgår i partnerskaber med organisationer, som understøtter vores formål og samtidigt udviser et dybt engagement i social ansvarlighed.

Vi samarbejder med Natteravnene, der bidrager til trygheden på stationerne og med Livslinjen, der fokuserer sin indsats mod selvmord på jernbanen.

Siden 2019 har vi samarbejdet med foreningen VELKOMMEN HJEM, der støtter veteraner i en god og realistisk overgang fra det militære til det civile arbejdsmarked.

I 2022 indgik vi et 5 årigt strategisk partnerskab med Røde Kors for at udvikle aktiviteter, der skal støtte sårbare mennesker i både Danmark og i verdens brændpunkter.

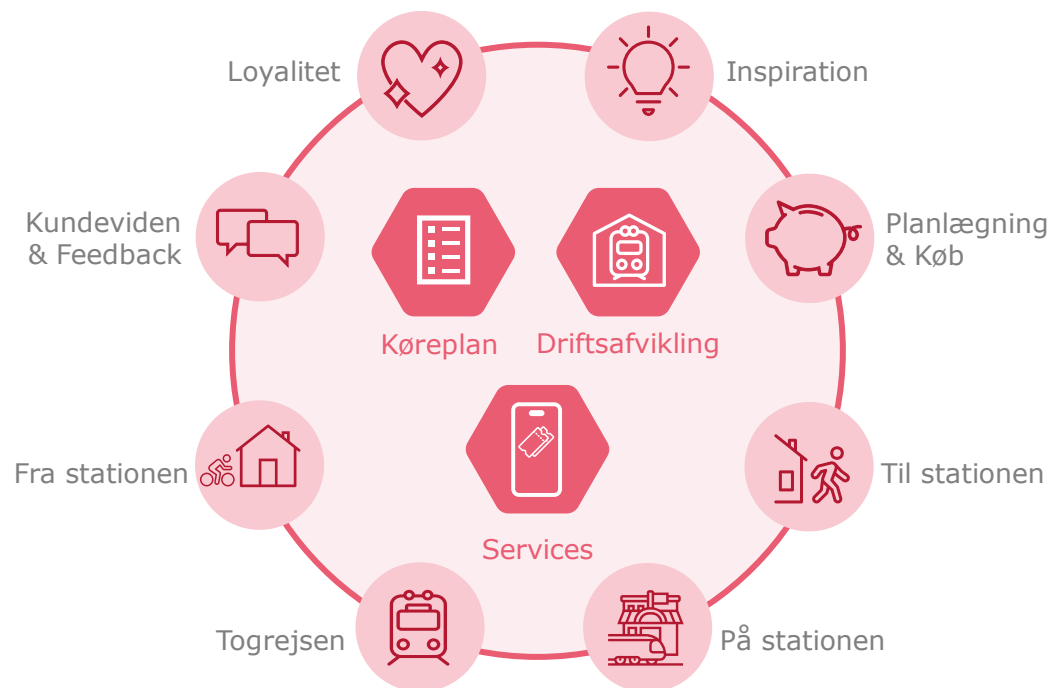
I 2023 udvidede vi vores engagement som officiel støttevirksomhed for Interforce, som giver DSB's medarbejdere mulighed for at få fri til at gøre tjeneste som reservist.

Vi fortsætter også vores 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.

Sådan skaber vi værdi

Vi tager, som Danmarks største udbyder af kollektiv transport ansvaret for at gå forrest i den grønne omstilling og fremme bevægelsen mod et mere bæredygtigt Danmark fri for trængsel.

- På den måde vil vi sikre **plads til alle på rejsen mod det bæredygtige**



Hvem er vi?

En selvstændig offentlig virksomhed (SOV), der drives kommercielt. Vi har bundet Danmark sammen i mere end 138 år

Økonomi

Vi har en sund økonomi med høj kreditvurdering og vi drives på et forretningsmæssigt grundlag baseret på passageromsætning og trafikkontraktindtægter fra staten

Vores aktiver (materiel & stationer)

Vi har mere end 400 tog, der kører mere end 50 mio. km. årligt og betjener knap 200 stationer

Mennesker og kultur

Vi har 6.000+ dygtige og talentfulde medarbejdere, der repræsenterer mere end 70 nationaliteter med stor diversitet

Partnerskaber

Vi har stærke strategiske partnere med både kommercielle og non-profit organisationer

Kunder

Via attraktive produkter og priser samt kundenære services er det vores ambition at levere værdi til 500.000 gode rejseoplevelser hver dag

Samfund & Ejere

Vi arbejder målrettet for at mindske trafiktrængsel og styrke bæredygtig mobilitet

Vi stræber efter at matche Europas bedste operatører i attraktivitet, konkurrenceevne og bæredygtighed. Vi effektiviserer for at give værdi tilbage til vores kunder og ejere

Medarbejdere

Vi er en mangfoldig arbejdsplads, vi arbejder med at sikre et bæredygtigt arbejdsliv, og vi har fokus på at fremme kønsbalance



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 fysisk billetsalg, mad, drikke og snacks, uanset hvor på rejsen de befinder sig.

Service & Retail driver 59 7-Eleven kiosker, 4 stationsstuer, Kaffeexpressen, Bagagecentret på Københavns Hovedbanegård og catering i togene.

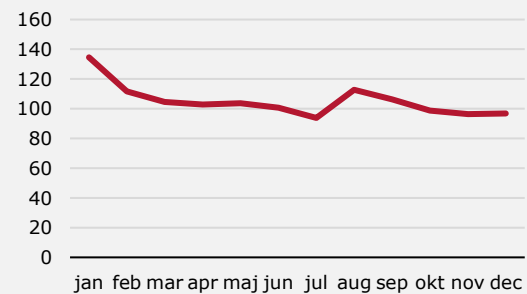
I 2023 har Service & Retail åbnet yderligere en DSB 7-Eleven butik på Flintholm Station. Butikkerne på Tårnby, Ølby, Hundige og Bagsværd station er lukket.

Service & Retail har i efteråret 2023 åbnet sin første NOAHS konceptrestaurant i Roskilde. Restauranterne skal give kunderne mad i høj kvalitet til togrejsen eller på vej hjem til familien, og samtidig give mere liv til stationerne – altså give kunderne mere kvalitet før, under og efter rejsen, når det handler om mad på- og i farten.

Service & Retail har haft en fremgang i omsætningen på 10 procent og resultat før skat udgjorde i 2023 et overskud på 27 mio. kr. (2022: 4 mio.kr.).

Figur 1: Antal kunder i Service & Retail

Indeks i forhold til 2022





Ejendomsudvikling

Hovedaktiviteten i DSB Ejendomsudvikling A/S er på et forretningsmæssigt grundlag at udvikle, sælge og forvalte ejendomme, der ikke længere anvendes til jernbanedrift. 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 bidrage til opfyldelse af DSB's bæredygtighedsstrategi, og dette sker ved at stræbe efter DGNB-certificering for bæredygtigt byggeri på minimum guld-niveau.

I 2023 er dette blandt andet sket ved, at DSB Ejendomsudvikling A/S i Agerbæk er i gang med en cirkulær nedrivning af en bygning fra 1950'erne. De gamle mursten vil efter nedrivningen blive rensat, for senere at blive genbrugt i nye byggerier, muligvis i Jernbanebyen i København. Det samme gælder de gamle stålspær, der også skal finde nyt liv andre steder. I alt forventer vi at genbruge over 240 ton materialer fra den gamle bygning. I direkte sammenligning med at bruge nye mursten og stålspær, kan DSB spare over 50 ton CO_{2e}, når materialerne genbruges.

Ejendomsudvikling får indtægter fra salg og projektudvikling, kommerciel ejendomsudvikling via joint ventures og fra udlejning af ejendomme. Der er indtil videre indgået 3 joint venture-aftaler:

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

Resultat før skat for DSB Ejendomsudvikling A/S udgjorde i 2023 et overskud på 25 mio. kr. (2022: 47 mio. kr.).

Frugtmarkedet, Grønttorvet, Valby

I 2022 stod det første kommercielle udviklingsprojekt, Hibiscus Hus, færdigt med 375 lejligheder og med opnåelse af DGNB Guld certifikat for bæredygtigt byggeri. I 2023 har Hibiscus Hus været fuldt udlejet hele året.

Projekt Downtown i Postbyen

Projektet er den sidste del af udviklingen af Postbyen i det centrale København og omfatter udvikling af ca. 27.000 etagemeter bolig – heraf ca. halvdelen almennyttig bolig samt ungdomsboliger og den øvrige del erhverv. Hertil kommer tilhørende ca. 10.000 etagemeter i kælder/plint på den 7.400 m² store grund.

Sammen med resten af Postbyen skal projektet udgøre en ny bydel med fokus på bæredygtighed med åbne og publikumsorienterede faciliteter.

Projektet gennemføres i partnerskab med Danica Ejendomsselskab ApS, som er et selskab under Danica Pension. Byggeriet igangsættes i 2025 og forventes 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, når den står færdig, rumme ca. 4-5.000 boliger og ca. 175.000 etagemeter erhverv, detailhandel, skoler og institutioner.

Der er indgået en betinget joint venture-aftale med Industriens Pension, Novo Holding og NREP

om udvikling af Jernbanebyen. Aftalen betyder, at Jernbanebyen bliver samlet under fælles ejerskab, når der er vedtaget en lokalplan for området.

Arbejdet med at udarbejde en lokalplan for området pågår. Den endelige godkendte lokalplan forventes tidligst at foreligge i løbet af første kvartal 2025, hvorefter byggeriet kan starte.

“Vi er glade for at have fået Industriens Pension, Novo Holding og NREP med ombord i udviklingen af Jernbanebyen i København. Sammen udgør vi et stærkt team, der kan sikre, at Jernbanebyen bliver en grøn bydel med fokus på sundhed og fællesskaber.”

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





Strategi - Markedsorienteret DSB

Vores formål er **Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige.**

Med **Plads til alle** mener vi:

- Plads til flere – og alle typer af kunder
- Rejser fra dør til dør med et minimum af trængsel
- Attraktive tilbud til alle
- Trygge og positive stationsoplevelser
- Samarbejdspartnere og partnerskaber
- Kunderne skal kunne tage sikkerhed på rejsen for givet

- En arbejdsplads med høj trivsel og en kultur præget af samarbejde

Og med **på rejsen mod det bæredygtige** mener vi

- Mobilitet, der belaster klimaet mindst muligt
- Bæredygtige rejser
- Minimal miljøbelastning i hele driften – reduktion af skadelige partikler
- Affald skal genanvendes til nye ressourcer
- Et økonomisk bæredygtigt DSB

Samfundet investerer massivt i den kollektive trafik. Frem mod 2040 er mere end 100 mia. kr. afsat til forbedringer af infrastrukturen.

Banedanmark, som vedligeholder og udvikler jernbanen, er i gang med at udskifte alle forældede signaler på jernbanen. Nye signalsystemer giver mere sikkerhed og muliggør en bedre driftsafvikling og dermed højere punktlighed. På hele S-banen har Banedanmark i 2023 idriftsat det nye digitale signalsystem (CBTC), der sender signal direkte ind på en skærm i toget. Dermed er de traditionelle signaler langs sporet blevet overflødige.

Banedanmark er ligeledes i gang med at elektrificere alle hovedstrækninger, som er forudsætningen for, at vi kan ibrugtage klimavenlige el-tog.

Der er i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 også afsat penge til modernisering af peroner og stationer.

Alt sammen er med til at skabe forudsætningerne for en bæredygtig kollektiv transport. Vores bidrag til den grønne omstilling af den kollektive transport er meget konkret.

Vi har fået politisk mandat til at indkøbe nyt elektrisk materiel og dermed udskifte vores diesel-togflåde. Den største investering i DSB's historie. Vi har allerede modtaget og idriftsat 42 el-lokomotiver. I 2024 modtager vi 120 vogne og fra 2025 mindst 100 nye el-drevne togsæt til idriftsættelse fra 2027.

Endelig har vi fået tildelt ansvaret for overgangen til en ny generation af S-tog, der bliver fuldautomatiske og førerløse og vil give mulighed for metrolignende drift med større frekvens og punktlighed.





'Vi arbejder med vores strategi "Markedsorienteret DSB" gennem tre spor'

Vores langsigtede mål er i 2023 opdateret på 2 områder:

- Vi har sat mål for vores udledninger i værdikæden (scope 3). Læs mere i miljøafsnittet.
- Vi har justeret vores mål for tilskadekomne medarbejdere. Fremover er det langsigtede mål ikke kun i forhold til alvorlige tilskadekomster, men ændres til langsigtet mål på LTIFR (Lost Time Injury Frequency Rate). Ændringen gennemføres for at benytte en definition der nemt kan sammenlignes med andre virksomheder. Definitionen er desuden i overensstemmelse med CSRD-direktivet som DSB er omfattet af fra 2024. Definition af nøgletal kan findes under ESG KPI'er. Vores langsigtede mål er fastlagt som ændringer i forhold til baseline, som er 2019.



Sætte kunden i fokus

Forstå og levere hele kundens rejse – flere billigere billetter og bedre produkter og services

Skabe sammenhæng mellem transportformer – flere og dybere partnerskaber

Mål 2030

- Øgede markedsandele
- Ingen alvorligt tilskadekomne i toget



Levere et konkurrence- og bæredygtigt DSB

Bæredygtig drift

- simpel, digital og elektrisk flåde

Simplificering og effektivisering af hele forretningen

- af såvel processer som systemer

Mål 2030

- Min. 98% CO₂e neutrale i scope 1 & 2
- 30% CO₂e reduktion i scope 3
- Energiforbrug reduceres med 50%
- Ingen partikler fra togets motorer
- Mindst 90% af affaldet genanvendes
- 2 mia. kr. i effektiviseringer



Udvikle medarbejderne og kulturen

Styrke medarbejderne

- meningsfyldt arbejde og ledere der inspirerer til handling

Fælles kultur og retning

- formålsdrevet arbejde med inkluderende værdier og målsætninger

Mål 2030

- 40% kvinder i ledelse
- Motiverende og stolte medarbejdere
- 50% reduktion i arbejdsulykker med fravær



Dobbelt væsentlighed

Vi mener, at bæredygtighed og god governance er afgørende for vores succes som virksomhed og for vores evne til at skabe langsigtede værdier for vores interessenter.

I 3. kvartal 2023 har vi udarbejdet en dobbelt væsentlighedsanalyse, som led i forberedelse til det kommende Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

Analysen identificerer og prioriterer de aspekter, der er mest væsentlige for DSB som virksomhed, og tager samtidig højde for de aspekter, som er væsentlige for vores interessenter og samfundet som helhed. Identifikationen er foretaget i overensstemmelse med standarderne for bæredygtighedsrapportering, European Sustainability Reporting Standards (ESRS), og med ekstern bistand, som blandt andet har bistået med gruppering, indsamling af evidens og vurdering af relevante emners bæredygtigheds- og finansielle påvirkning.

Vores dobbelt væsentlighedsanalyse omfatter en betydende undersøgelse og dialog med vores interessenter, herunder passagerer, bestyrelsesmedlemmer, medarbejdere, leverandører, myndigheder og civil-samfundsorganisationer. Resultaterne af analysen har hjulpet os med at prioritere vores bæredygtighedsindsatser i forhold til vores overordnede strategi og beslutningsprocesser.

Analysen har også bidraget til at identificere hvilke områder, vi skal gøre en ekstra indsats for at reducere miljøpåvirkningerne samt løfte vidensniveauet, hvor vi står svagest.

Metode i væsentlighedsanalysen

Bruttolisten af emner tager udgangspunkt i CSRD / ESRS rapporteringsstandarder, samt andre standarder inden for transportsektoren, som f.eks. Global Reporting Initiative (GRI) og Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

Emnelisten er grupperet i emner, under-emner og under-under-emner baseret på standarderne i ESRS og er afprøvet i forhold til eksisterende dokumenter og interne processer, som f.eks. medarbejdertilfredshedsundersøgelse, kundertilfredshedsundersøgelser, risikovurderinger mv., samt en gennemgang af lignende virksomheders ESG fokus og dobbelte væsentlighedsanalyser.

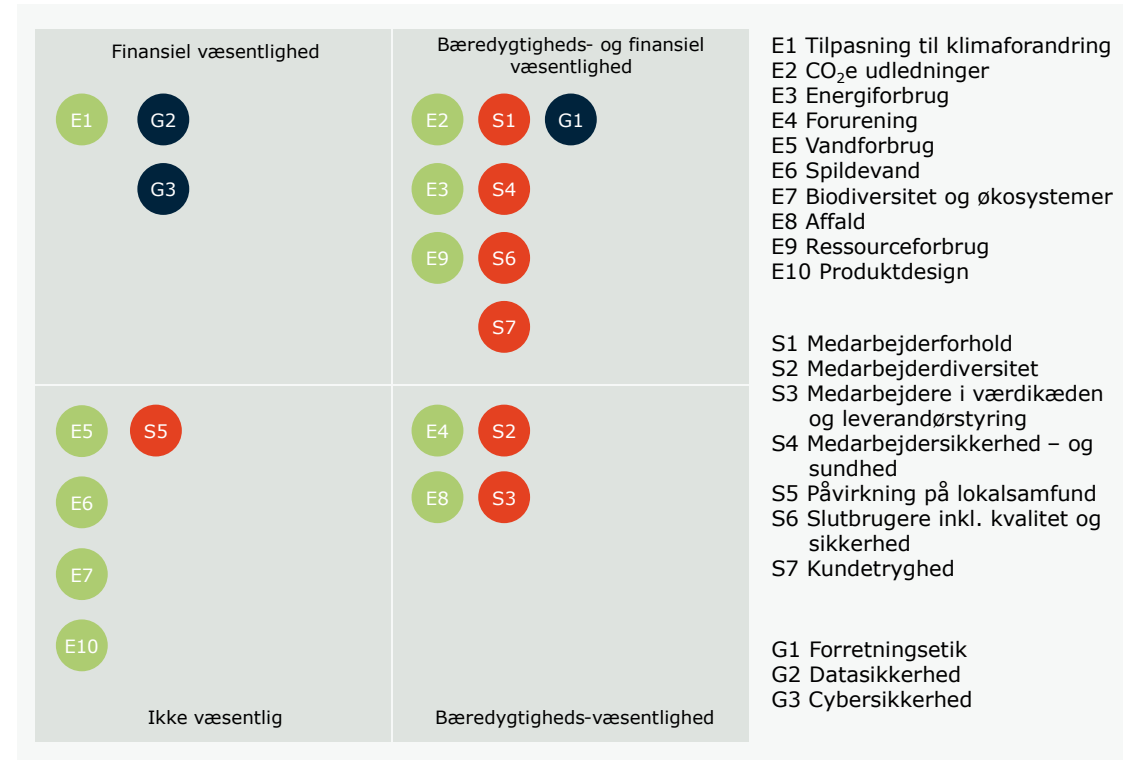
Indsamling af evidens

Indsamlingen af materiale er sket gennem en grundig gennemgang af internt ESG-relateret materiale og interviews af både interne og eksterne interessenter. Interviews er afholdt med henblik på at afdække såvel DSB's positive og negative bæredygtighedspåvirkninger og for at identificere potentielle risici og muligheder.

Der er afholdt 18 interviews og ét virksomhedsspecifikt emne blev tilføjet til ESG-emnelisten baseret på input fra interviews.

Vurdering af emner

Et bæredygtighedsemne opfylder kriterierne for dobbelt væsentlighed, hvis det er væsentligt ud fra et bæredygtighedsperspektiv eller ud fra det finansielle perspektiv - eller begge dele.





For bæredygtighedspåvirkningen er emnerne vurderet på skala, omfang og uoprettelighed, samt sandsynlighed, såfremt påvirkningen er potentiel.

På den finansielle påvirkning er potentielle risici og/eller muligheder identificeret og vurderet på sandsynlighed og konsekvens, dvs. med beløbsgrænser for hvornår en risiko er væsentlig.

Både den finansielle- og bæredygtighedspåvirkning er vurderet på en skala fra 1 til 5, hvor skæringspunktet for væsentlighed er 3 og er regnet som et gennemsnit af parametrene i henholdsvis finansiell og bæredygtighedspåvirkning.

Herudover er der foretaget en kvalitativ vurdering af emner vurderet som ikke-væsentlige, såfremt én dimension har scoret 4 eller 5.

For hvert emne, som er vurderet væsentligt, er der udarbejdet dokumentation, som forklarer henholdsvis bæredygtighedspåvirkningen og/eller den finansielle påvirkning.

Der er identificeret i alt 20 emner fordelt på Environment, Social og Governance, som vist i faktaboksen.

Analysen viser, at 5 emner ikke vurderes at være væsentlige. Det drejer sig om:

- E5 – Vandforbrug
- E6 – Spildevand
- E7 – Biodiversitet og økosystemer
- E10 – Produktdesign
- S5 – Påvirkning af lokalsamfund

Vandforbrug

DSB bruger vand i sine operationer, primært til rengøring af tog. DSB har dog stort fokus på opsamling og genanvendelse af vand, hvorfor forbruget ikke vurderes som værende stort (svarende til ca. 700 husstande årligt).

Spildevand

DSB opsamler vand fra rengøringsprocesser i tanke, hvor vandet bliver rensat og genanvendt. Vand bliver kun skiftet med 1-2 års mellemrum. Graffiti afrensning er primært en tør proces, og "rester" (små mængder) bliver opsamlet på barker og bortskaffet.

Biodiversitet og økosystemer

DSB påvirker biodiversitet, både igennem direkte operationer (togdrift og ejendomme), samt indirekte igennem værdikæden (køb af varer).

Biodiversitet og økosystemer er foreløbigt vurderet som et ikke væsentligt emne i rapporteringssammenhæng.

Vi har imidlertid fokus på området og arbejder allerede aktivt med vores biodiversitetspåvirkninger fra vores aktiviteter ved at have ambitiøse mål, om at opnå DGNB-certificeringer vores ejendomsudviklingsprojekter og Nye Værksteder. Endvidere fremmer vi biodiversitet gennem flere projekter på og nær banearealer – f.eks. ved Rødby Havn i samarbejde med Banedanmark.

Biodiversitet er et relativt nyt område, hvor der løbende kommer ny viden både om virksomheders påvirkning, samt om risici der knytter sig til biodiversitet – f.eks. ved udvinding af råstoffer, der er nødvendige for togdrift.

Vi vurderer derfor, at der er behov for at tilvejebringe yderligere viden på området. I 2024 vil vi med ekstern bistand gennemføre en samlet kortlægning af vores største direkte og indirekte biodiversitetspåvirkninger.

Produktdesign

Vurderes ikke relevant, da DSB ikke selv designer og producerer produkter. Cirkularitet og bæredygtige ressourcer bliver adresseret under emnet "ressourceforbrug". Specifikationer til indkøbte produkter (f.eks. IC5 tog) adresseres som en del af leverandørstyring.

Påvirkning af lokalsamfund

DSB har en støjpåvirkning på mennesker, som bor i nærheden af jernbanen. Analyser fra Miljøstyrelsen viser, at støj fra tog generelt set er lavere end støj fra vej. I 2023 fik DSB 43 støjklager, hvilket er et fald i forhold til 2022 og støjpåvirkning vurderes samlet set som lav. DSB er dog til enhver tid ansvarlig for, at vores drift overholder gældende grænseværdier for støj og eventuelle skærper i lokalplaner.

De øvrige emner på listen vurderes alle som væsentlige ud fra enten et bæredygtighedsperspektiv, et finansielt perspektiv - eller begge.

Alle de væsentlige emner er beskrevet under afsnittene vedrørende henholdsvis (E) Miljø, (S) Sociale forhold og (G) Governance.

Dobbeltvæsentlighedsanalysen vil fremover blive ajourført i overensstemmelse med kravene i CSRD og rapporteringsstandarderne i ESRS. Dette med henblik på identifikation af eventuelle nye emner med bæredygtigheds- og eller finansiell påvirkning.



DSB indgår samarbejde med det danske forsvar og giver medarbejdere fri til at gøre tjeneste som reservist

Frivillige i Forsvaret og beredskabet får med en ny aftale lidt bedre vilkår for at yde en indsats i samfundets tjeneste.

DSB er officiel støttevirksomhed for Interforce, hvilket betyder at medarbejdere i virksomheden, der er reservister eller frivillige i Forsvaret nu kan få fuld løn i op til fem dage til at deltage i uddannelse, øvelser eller anden samfundsmæssig tjeneste.

Det kan for eksempel være øvelser, planlægning, uddannelse og opgaver i forbindelse med afspærringer eller koordinering af trafikale forhold under naturkatastrofer, festivaler eller sportsaktiviteter.

Derudover deltager DSB én gang om året i 'Uniform på jobbet' dagen. Dagen er en hyldelse til de frivillige i Forsvaret, der trækker i uniform, når der er brug for det.

Interforce er tilknyttet Forsvarskommandoen, som arbejder på at skabe tætte relationer mellem Forsvaret og civilsamfundet. I dag støttes Interforce af lidt over 2.300 danske virksomheder, der tilsammen tæller ca. 1 million medarbejdere.

Opbakning gennem flere år

DSB har været aktive på veteranområdet i flere år. Siden 2019 har DSB samarbejdet med foreningen VELKOMMEN HJEM, der støtter veteraner i en god og realistisk overgang fra det militære til det civile arbejdsmarked.

Konkret sker det ved at DSB stiller mentorer til rådighed, som gennem personligt engagement vejleder den enkelte veteran og hjælper med at åbne døre til det civile erhvervsliv.

En række ledere fungerer som mentorer for veteranerne og hjælper dem med at oversætte deres militære erfaringer til civile kompetencer med henblik på beskæftigelse i det civile arbejdsmarked i andre virksomheder.

Tre af DSB's direktører samt flere ledende medarbejdere er aktive mentorer for veteraner.

“Talent kommer alle steder fra, og vi skal kunne favne og tiltrække alle slags medarbejdere og sikre, at alle kompetencer kommer optimalt i spil. I DSB søger vi at tiltrække og hjælpe veteraner i gang på det civile arbejdsmarked”.

HR-direktør, Tine Moe Svendsen

“Vi værdsætter og er stolte af vores ansatte, der løser en samfundsvigtig opgave ved at være en del af Reservestyrken, og vi ønsker at skabe gode betingelser for, at de kan udfylde deres forpligtelse i Reservestyrken samtidig med, at de er ansat hos os”.

Adm. direktør, Flemming Jensen

Foreningen Velkommen Hjem blev stiftet i 2016 og samarbejder i dag med mange danske virksomheder.





Miljø





Miljø

I dette afsnit redegør vi for vores arbejde med at forebygge og minimere vores væsentlige miljøpåvirkninger, jævnfør dobbelt væsentlighedsanalysen, indenfor disse områder:

- Klimaforandringer, herunder tilpasning til klimaforandringer, CO₂e-udledning og energiforbrug
- Forurening
- Ressourceforbrug og cirkulær økonomi, herunder affald

Hele DSB er i 2023 blevet miljøcertificeret efter ISO14001. Certificeringen er en milepæl for vores indsats mod at forebygge og minimere vores direkte og indirekte miljøpåvirkninger på tværs af alle vores aktiviteter.

Rammen for vores miljøarbejde er miljøpolitikken. Denne sætter rammen for en helhedsorienteret indsats for at minimere virksomhedens samlede miljøpåvirkninger af omgivelserne.

Af miljøpolitikken fremgår det, at vi arbejder struktureret med at forebygge, minimere, prioritere og håndtere miljømæssige risici og muligheder.

Klimaforandringer

I 2023 har vi opstillet og yderligere skærpet målene for reduktion af vores klimapåvirkning, så de er i overensstemmelse med Paris-aftalens mål om at begrænse den globale opvarmning til 1,5°C.

Tidligere omhandlede vores mål udelukkende CO₂-udledning som udgør langt den største klimapåvirkning fra vores egne aktiviteter. Vi stræber fortsat efter CO₂-neutralitet i 2030, men i overensstemmelse med videnskabelige anbefalinger, har vi fra 2023 udvidet vores mål til at omfatte vores samlede klimapåvirkning. Konkret udvider vi derfor vores mål og rapportering til at omfatte samtlige drivhusgasser – de såkaldte CO₂-ækvivalenter – herunder udledninger fra hele vores værdikæde (Scope 3).

Vores udvidede klimareduktionsmål blev i november 2023 godkendt af den uafhængige organisation Science Based Targets (SBTi) til at være i overensstemmelse med Paris-aftalens mål. Formålet med SBTi er at fremme bedste praksis i videnskabsbaseret målsætning for reduktion af drivhusgasser og at hjælpe virksomheder med at fastsætte ambitiøse klimamål.

Som følge af vores udvidede klimamålsætninger og tilslutningen til SBTi vil DSB årligt opgøre udledninger i værdikæden (scope 3). Regnskabet for scope 3 vil i første omgang ske med en tidsmæssig forskydning, da denne opgørelse endnu er tidskrævende og udfordrende. I denne årsrapport vil der af samme årsag blive redegjort for scope 3 udledningerne i 2022.

Klimamålsætninger som er godkendt af SBTi

Net-zero:

- Vi forpligter os til at opnå netto-nuludledning af drivhusgasemissioner, inklusive hele værdikæden senest i 2050

2030 mål - i forhold til basisåret 2019:

- Vi forpligter os til at reducere vores CO₂e-udledninger i scope 1 og 2 med minimum 98 procent ved udgangen af 2030
- Vi forpligter os til at reducere vores indirekte CO₂e-udledninger fra salg af fossilt brændstof (diesel) med 100 procent i 2030 (scope 3.3)
- Vi forpligter os til at reducere vores indirekte CO₂e-udledninger fra nedstrøms transport med 28 procent (relateret til kundernes transport til/fra stationer) (scope 3.9)
- Vi forpligter os til at reducere alle øvrige scope 3 CO₂e-udledninger med 30 procent

Langsigtede mål – i forhold til basisåret 2019:

- Vi forpligter os til at reducere alle scope 3 CO₂e-udledninger med minimum 90 procent i 2050



SCIENCE
BASED
TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION



Læs mere på <https://sciencebasedtargets.org/companies-taking-action>



Handlingsplan for realisering af klimareduktionsmål

2019 - 2030

I 2030 vil vi reducere udledningen i scope 1 & 2 med 98%
I 2030 vil vi reducere udledningen i scope 3 med 30%
I 2030 vil vi reducere vores energiforbrug med 50%



2030-2050
Opnå net-zero i DSBs værdikæde

I 2050 vil vi opnå net-zero

Scope 1 og 2



Togdrift omstilles fra diesel til el



Tjenestebiler omstilles til el



Fossil opvarmning udfases



Energiforbruget dækkes med vedvarende energi og støtter opførelse heraf

Scope 3



Erstatningstransport omstilles til el



Forbruget af reservedele reduceres



90% af vores affald genanvendes



Der indgås i dialog med udvalgte leverandører om reduktionstiltag



Der stilles krav om CO₂e-reduktioner i nye udbud



Salg af diesel til andre togoperatører udfases

Scope 3

Sammen med vores leverandører og samarbejdspartnere vil vi arbejde hårdt på at identificere og gennemføre løsningerne der skal sikre, at vi kan opnå vores mål om net-zero i 2050. En stor del af de resterende reduktioner skal findes i vores indkøb af produkter og serviceydelser. Her vil vi stille krav til CO₂e-reduktioner og indgå samarbejde med strategiske leverandører.

Vi inviterer samarbejdspartnere med på "rejsen mod det bæredygtige"



2019

2023

2030

2050



Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder

Som beskrevet i afsnittet om Dobbelt væsentlighed er klimaforandringer identificeret som et væsentligt område for DSB. Dette blandt andet i form af:

- Vores påvirkning af klimaforandringer gennem udledning af drivhusgasser fra vores direkte og indirekte aktiviteter
- Vores energiforbrug som driver vores udledning af drivhusgasser
- Tilpasning til klimaforandringer, som kan medføre driftsforstyrrelser og derved er forbundet med finansielle risici.

I dette afsnit er de tre emner samt deres påvirkninger, risici og muligheder beskrevet nærmere.

Klimapåvirkning

Vi har en væsentlig påvirkning på klimaændringer som følge af vores direkte (scope 1) samt indirekte udledninger (scope 2) fra vores togdrift samt den øvrige drift. Vores samlede klimapåvirkning i scope 1 og 2 var i 2023 145.440 ton CO₂e.

Størstedelen af vores samlede klimapåvirkning opstår i vores værdikæde (scope 3), som indirekte konsekvens af vores aktiviteter. Vores klimapåvirkning i scope 3 var i 2022 på 252.009 ton CO₂e.

Energiforbrug

Vores aktiviteter kræver store mængder energi. Produktionen heraf driver udledning af drivhusgasser med mere. I 2023 brugte vi 2,91 mio. GJ. Udskiftningen af dieseldrevne togsæt til

elektriske togsæt vil samlet set resultere i et reduceret energiforbrug.

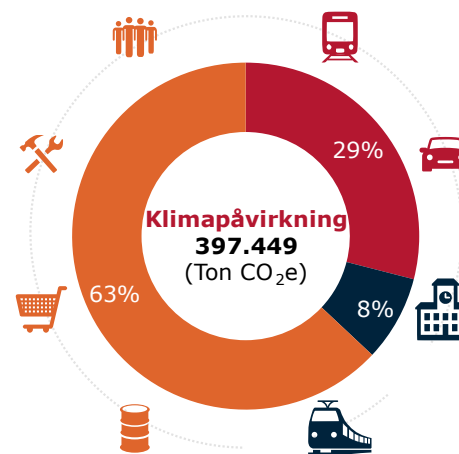
Tilpasning til klimaforandringer

Klimaforandringer indebærer risici i forhold til vores drift. I fremtiden forventer vi flere driftsforstyrrelser, som følge af mere ekstreme vejrforhold (ekstrem nedbør, storme osv.).

De forventede konsekvenser, udover gener for vores kunder ved driftsforstyrrelser, heraf er a) reduceret rejseaktivitet og dermed reducerede indtægter, samt b) øgede omkostninger til:

1. Erstatningskørsel
2. Udbetaling af rejsetidsgaranti
3. Udbedring af skader pga. vejrforhold.

Et eksempel på ovenstående var stormfloden, som ramte Danmark fredag den 20. oktober 2023. Her iværksatte Banedanmark deres beredskabsplan, som medførte, at der kunne køre færre og langsommere tog. Dette medførte forsinkelser og mistet omsætning pga. lavere rejseaktivitet samt øgede omkostninger til refundering af billetter.



Scope 1: Egen drift

Drivhusgasemissioner opstået ved afbrænding af fossile brændsler som direkte konsekvens af vores aktiviteter.

I alt udgjorde disse ca. 115.000 ton CO₂e i 2023

Det består primært af udledninger fra dieseltog (IC3 og IC4)

Scope 2: Indkøbt el og varme (lokations-baseret)

Indirekte drivhusgasemissioner opstået som konsekvens af vores el og fjernvarmeforbrug.

I alt udgjorde disse ca. 30.000 ton CO₂e i 2023.

Emissionerne kommer primært fra produktionen af elektricitet som anvendes til togdrift

Scope 3: Værdikæden (2022)

Indirekte drivhusgasemissioner opstået i vores værdikæde som følge af vores aktiviteter i 2022.

I alt udgjorde disse ca. 252.000 ton CO₂e i 2022.

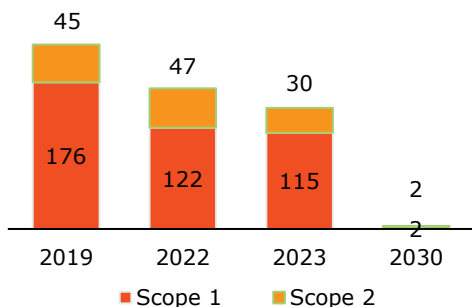
Emissionerne kommer primært fra indkøbte varer og serviceydelser (32%), vores kunders transport t/f stationer (26%) samt udledninger fra energiforbrug (18%).



Status på klima- og energireduktionsmål

Figur 2: Udvikling i CO₂e-udledning

1.000 ton CO₂e



I 2023 udledte vi 14 procent færre drivhusgasser sammenlignet med 2022. Udviklingen er primært drevet af et fald i udledningen fra togdriften, primært udledningen fra de elektriske tog.

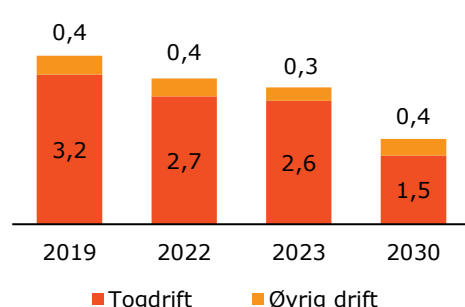
Årsagen til faldet skyldes primært metodeændringer som følge af, at Energinet har forbedret deres miljødeklaration for elproduktionen med en fordeling på Øst- og Vestdanmark samt energieffektiviseringer i DSB, der har drevet et fald i energiforbruget.

For metodeændringen skyldes faldet at andelen af vedvarende energi i elproduktionen er større i Østdanmark, hvorfor klimapåvirkningen pr. kWh i Østdanmark er væsentlig lavere end det nationale gennemsnit, som vi tidligere har brugt. Da vi har størstedelen af vores eldrift i

Østdanmark får denne metodeændring en væsentlig betydning.

Figur 3: Energiforbrug

Mio. GJ



Det samlede energiforbrug er faldet 6 procent i forhold til 2022. Vi anvender 90 procent af vores energiforbrug til togdriften. Energiforbrug til togdriften bidrager med et fald på 3,5 procent. Faldet skyldes primært reduktioner i dieselforbrug som følge af reduceret anvendelse af IC4 samt energieffektiviserende initiativer. Faldet i energiforbruget fra togdriften skyldes også udfasning af Øresundstog og øget produktion med EB-ellokomotiver, som er mere energieffektive.

Energiforbruget til den øvrige drift er faldet med 25 procent, som primært skyldes et forbedret datagrundlag for energiopgørelsen baseret på faktisk forbrug på målere i stedet for delvist estimat samt en beslutning om at sænke temperaturen i alle bygninger til 19 grader som følge af energisituationen i 2022.

Tabel 1: Miljødeklaration for togprodukter

Pr. personkilometer	Energiforbrug i GJ	Udvikling ift. 2022	Klimapåvirkning i gram CO ₂ e	Udvikling ift. 2022
Fjern- og regionaltog	0,55	0%	32	-9%
- Dieseltog	0,76	-2%	52	-9%
- Elektriske tog	0,31	2%	8	-28%
S-tog	0,33	-18%	6	-56%
Togdrift i alt	0,49	-4%	25	-16%

Både store og små energibesparende tiltag bidrager til, at det går den rigtige vej i forhold til at nå målet om 50 procent reduktion af energiforbruget i 2030. Blandt andet er der i mange af DSB's 7-Eleven kioskerne monteret låger på kølemontre, og gamle kølere er udskiftet, som har bidraget med en reduktion på 700 MWh. Et andet tiltag handler om tjenestebiler, hvor vi i 2023 har udskiftet 27 benzin-, diesel- og hybridbiler til 15 el-biler, som er mere energieffektive. Målet er kun at køre i el-biler i 2030.

Handlinger og aktiviteter relateret til klima

En stor del af vores klimapåvirkning kommer fra togdriften, som følge af afbrænding af diesel og elforbrug til fremførsel af vores materiel.

Som det fremgår af tabel 1, er der betydelige energi- og klimareduktioner i at øge andelen af kørslen med elektrisk materiel. Således har vores elektriske materiel (S-tog, EB-ellokomotiver, IR4- og Øresundstogsæt) en betydelig lavere CO₂e-udledning end dieseltog.

Vi har i 2023 øget kørslen med EB-ellokomotiverne med 40 procent sammenlignet med 2022.

Kørsel med EB-ellokomotiverne og henholdsvis Dobbeltdekkervognene samt IC1-vognene udgjorde således ca. 21 procent af vores pladskilometer i fjern- og regionaltrafikken i 2023. Et eksempel herpå er i den internationale trafik til Hamborg, hvor vi tidligere anvendte IC3-togsæt. Her har vi fra juni 2023 indsat EB-ellokomotiver, der trækker de lejede IC1-vogne, hvilket har resulteret i betydelige reduktioner i drivhusgasudledningen fra den internationale trafik.

Miljøforbedringer på IC4-togsæt

Vi har i 2023 opdateret softwaren på IC4-togsæt. Dette har blandt andet betydet, at 2 til 3 af 4 motorer automatisk slukker efter 6 minutters tomgang. Tiltaget sparer slid på motorerne og reducerer energiforbruget betydeligt. Vi estimerer at kunne opnå årlige besparelser på over 400.000 liter diesel og ca. 1.000 ton CO₂e om året som følge af tiltaget.

Vi har i 2023 påbegyndt en ombygning af varmesystemet på IC4-togsæt. Ombygningen skal muliggøre at kabineopvarmning fremover kommer fra motorerne, fremfor det selvstændige oliefyld, som hidtil har stået for opvarmningen. Ombygningen forventes afsluttet i 2024.

**Tabel 2: Energiforbrug**

	Enhed	2023	2022	Udvikling
Elektricitet, Fjern- og regionaltog	MWh	115.650	119.995	-4%
Elektricitet, S-tog	MWh	160.302	168.860	-5%
Elektricitet, togdrift	MWh	275.952	288.855	-4%
Diesel, togdrift	liter	45.544.962	46.903.081	-3%
Elektricitet, bygninger og faste anlæg	MWh	42.505	47.647	-11%
Elektricitet, leasede biler	MWh	25	0	N/A
Elektricitet, øvrig drift	MWh	42.530	47.647	-11%
Fjernvarme, graddagekorrigeret	MWh	29.715	48.370	-39%
Fyringsolie til opvarmning, graddagekorrigeret	MWh	4.759	8.384	-43%
Gas til opvarmning, graddagekorrigeret	MWh	743	872	-15%
Varme - graddagekorrigeret	MWh	35.217	57.626	-39%
Olie til processer i produktionen¹⁾	MWh	48	572	-92%
Diesel	liter	119.445	121.854	-2%
Benzin	liter	6.518	9.955	-35%
Brændstof til leasede biler	liter	125.963	131.809	-4%

¹⁾ Udviklingen skyldes frasalg af komponentproduktion til Knorr-Bremse

Vi estimerer at tiltaget kan reducere dieselforbruget med over 200.000 liter diesel årligt yderligere og derved bidrage med en reduktion på ca. 500 ton CO_{2e}.

Brugen af regenerativ bremse i EB-ellokomotiver

I 2023 har vi intensiveret indsatsen for at identificere tiltag, der kan reducere energiforbruget fra togdriften. Vi har særligt fokuseret på strækningen Helsingør - Næstved, hvor vores EB-ellokomotiver kører med Dobbeldækkervogne. Gennem en dybdegående analyse af energiforbruget på denne strækning, opdagede vi, at

toget brugte 15 procent mere energi på turen fra Næstved til Helsingør end omvendt.

Årsagen er, at kørslen fra styrevognen, som sker fra Næstved til Helsingør, ikke giver mulighed for indstilling af maksimal effekt på elbremsen. Dette ændres ved en softwareopdatering, således at EB-ellokomotivet altid indstilles til den maksimale bremseeffekt på elbremsen. Dette vil give en højere opsamling af bremseenergi og dermed reducere energiforbruget. Vi estimerer at tiltaget, ved fuld implementering, kan reducere elforbruget med over 15.000 MWh. Opdateringen forventes afsluttet i 2024.

Udover denne tekniske løsning, har vi også øget fokus på uddannelse af vores lokomotivførere. Vi tror på, at en kombination af tekniske fremskridt og uddannelse kan hjælpe os med at reducere energiforbruget.

Udskiftning til LED-belysning i tog

Med henblik på at reducere energiforbruget fra togdriften har vi i 2023 igangsat udskiftning af kabinebelysning i samtlige togsæt på tværs af S-tog, IC3-, IC4-og IR4-togsæt samt Dobbeldækkervognene.

Udskiftningen omfatter belysningen inde i togene, som hidtil har været traditionelle lysstofrør. DSB estimerer at udskiftningen, til LED lysstofrør, på tværs af samtlige materieltyper vil give årlige energibesparelser på omkring 1.500 MWh. Besparelsen af diesel opstår som følge af, at belysningen i henholdsvis IC3- og IC4-togsæt genereres af dieselmotorerne. Udskiftningen forventes gennemført på tværs af samtlige materieltyper i 2026.

Konvertering af fossil opvarmning

I 84 af vores 550 bygninger anvender vi fossil opvarmning, fordelt på 69 naturgasfyr og 15 oliefor. I 2023 konverterede 5 lokaliteter til fjernvarme eller varmepumper. Som et led i vores omstillingsplan vil vi frem mod 2030 udskifte de resterende anlæg, så alle vores bygninger opvarmes med vedvarende energikilder.

En af de lokaliteter, som vi har gennemført en konvertering af i 2023, var klargøringscentret i Kastrup, som indtil november 2023 blev opvarmet med naturgas. Med et årligt gasforbrug på omkring 4.500 MWh har Klargøringscenter Kastrup udgjort ca. halvdelen af vores samlede

naturgasforbrug og således været den lokalitet med højest gasforbrug.

Vi forventer at gennemføre yderligere 20 konverteringer i 2024, men udførelsen af konverteringerne er afhængige af projektforslag fra de lokale fjernvarmeselskaber.



Udledning af drivhusgasser

Tabel 3: Drivhusgasudledninger i scope 3 i ton CO₂e

	2023	2022	Udvikling
Diesel, togdrift	113.177	118.271	-4%
Gas til opvarmning	545	1.110	-51%
Fyringsolie til opvarmning	281	205	37%
Olie til processer i produktionen	11	132	-92%
Brændstof til leasede biler	311	329	-5%
Kølemidler (HFC)	1.145	1.610	-29%
Scope 1 Direkte energiforbrug*	115.470	121.657	-5%
Elektricitet, S-tog	7.876	15.659	-50%
Elektricitet, Fjern- og Regionaltog	14.435	22.036	-34%
Elektricitet, øvrig drift	5.820	6.561	-11%
Fjernvarme	1.838	2.818	-35%
Scope 2 Indirekte energiforbrug*	29.969	47.074	-36%
Køb af varer og serviceydelser		80.198	
Kapitalgoder		19.598	
Brændstof- og energirelaterede aktiviteter		44.829	
Upstream transport og distribution		9.869	
Affald		1.845	
Forretningsrejser		311	
Medarbejderpendling		5.884	
Downstream transport og distribution		65.398	
Brug af solgte produkter		12.448	
Slutbehandling af solgte produkter		114	
Leasede aktiviteter		5.961	
Investeringer		5.554	
Scope 3 Indirekte energiforbrug*		252.009	

* CO₂e opdelt i henhold til "The Greenhouse Gas Protocol". Scope 2 er lokationsbaserede emissioner.

Vi er endnu ikke i stand til at opgøre vores scope 3 udledninger i forbindelse med udgivelsen af årsrapport. I 2023 har vi derfor, forskudt fra regnskabsåret, opgjort vores scope 3 udledninger for 2022. De samlede drivhusgasudledninger er præsenteret fordelt på 12 relevante scope 3 kategorier og præsenteret i tabel 3.



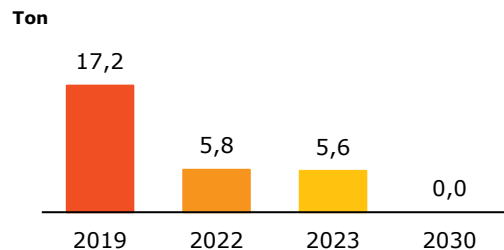
Forurening til luft, jord og vand

Det er en central del af vores miljøarbejde at identificere risici for forurening og forebygge hændelser. For potentielle forurenende aktiviteter, sikrer vi nødvendige tilladelser og indarbejder kontrolforanstaltninger for at minimere konsekvenserne.

Mål relateret til Forurening

Vi har et mål om, at der ikke skal udledes nogle partikler fra togenes motor i 2030. Dette mål er sat for at eliminere vores største kilde til forurening af samfundet.

Figur 4: Partikeludledning



Der har været et fald på 3 procent i partikeludledningen fra togenes motor fra 2022 til 2023. Reduktionen skyldes reduceret dieseldrift med IC4-togsæt. Målet er indarbejdet i vores strategi og forventes at blive indfriet som følge af planlagt udskiftning af dieseltog med elektriske IC5-togsæt inden 2030. Udfasningen vil eliminere partikeludledningen fra togenes motor.

Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder

Som beskrevet i afsnit om Dobbelt væsentlighed, er Forurening identificeret som et væsentligt område for DSB. Påvirkningen er karakteriseret som væsentlig grundet vores miljømæssige påvirkning i form af luftforurening og risici i form af forurening til jord og vand. Forurening vurderes i mindre grad at have finansielle risici. Herunder vil vores væsentlige forureningspåvirkninger og risici blive kort beskrevet.

Vores væsentlige forureningsrisici er forbundet med togdriften samt vedligehold og klargøring af tog.

Vores tog udleder både drivhusgasser samt partikler, hvilket bidrager til luftforurening. Desuden kan vores togdrift, vedligehold og klargøring medføre gener for naboer til jernbanen i form af støj og vibrationer.

For vedligehold og klargøring af tog, er vi omfattet af lovkrav til at styre og minimere risikoen for forurening. Her består de væsentlige risici af forurening til jord i form af olie- og kemikaliespild samt forurening til vand via spildevandsafledning, som begge kan føre til lokal påvirkning af miljøet. Vi arbejder struktureret med at styre og minimere disse risici. Til dette formål har vi implementeret et beredskab, ligesom vi arbejder kontinuerligt med at forebygge og minimere lokale miljømæssige konsekvenser forbundet ved de identificerede risici. I tilfælde af uoverensstemmelser overfor lovpligtige vilkår, arbejder vi sammen med den konkrete myndighed for at bringe forholdet i orden og derved nedbringe de potentielle risici.

Tabel 4: Miljødeklaration for materieltyper

Pr. pladskilometer	CO ₂ g	SO ₂ mg	NO _x mg	HC mg	CO mg	Partikler mg
S-togsæt (el)	1,4					
EB-lokomotiver (el) og Dobbeltdekkervogne	2,0					
ET-togsæt (el)	2,3					
IR4-togsæt (el)	3,5					
IC3-togsæt (diesel)	20,6	0,1	126,4	6,7	14,2	1,0
IC4-togsæt (diesel)	24,7	0,2	149,9	8,7	18,5	1,3

Handlinger relateret til forurening

Togdriften er den primære aktivitet for vores luftforurening. Vi har dog taget flere skridt til at minimere dette i fremtiden.

Udrangering af dieselmateriel

Frem mod 2030 vil den planlagte udskiftning af dieselmateriel til elektrisk materiel medføre, at den største kilde til luftforurening fra togdriften forsvinder.

Den største kilde til vores partikeludledning er udledning af partikler fra togenes motorer. Dieselforbruget medfører udledning af NO_x, HC, CO og partikler.

Motorerne lever op til kravene for den bedste lastbilsmotor på anskaffelsestidspunktet, hvilket var Euro III. Dette har allerede medført betydelige reduktioner i den samlede udledning af partikler, som følge af indfasning af EB-lokomotiver (el) og dertilhørende udfasning af ME-lokomotiver (diesel).

Støj og vibrationer

Som togoperatør på tværs af Danmark modtager vi hen over året klager fra naboer til jernbanen.

I 2023 har vi set et fald i antallet af henvendelser vedrørende støj til et mere normalt niveau i forhold til tidligere år. Der var ekstraordinært mange henvendelser i 2022 fra naboerne til Kystbanen og på strækningen Køge – Næstved i forbindelse med indsættelse af EB-lokomotiverne og Dobbeltdekkervognene. Vi har desuden konstateret en stigning i henvendelser over luftkvalitet. Disse henvendelser dækker over flere ting, herunder luften inde i togene samt luftgener fra diesellørg og ved nedbremsning af IC3 og IC4.

Graffiti-frensning

Vi er udfordret af hærværk mod vores tog i form af graffiti. Dette bidrager til utryghed når kunderne møder graffitibemaledede tog, men udgør også en risiko for forurening af jord og vand.

Vi arbejder på at forebygge miljøpåvirkningen fra graffiti-frensning ved at forebygge graffiti

**Tabel 5: Henvendelser fra eksterne**

	2023	2022	Udvikling
Støj	43	73	-41%
Røg	0	0	N/A
Støj og røg	5	1	400%
Luftkvalitet	25	7	257%
Total	73	81	N/A

første omgang. De forebyggende aktiviteter er blandt andet opsætning af hegn, overvågning, mm. Vi arbejder ligeledes med at reducere miljøpåvirkningen fra selve graffitiafrensningen.

Den graffiti, der påmales vores tog, indeholder uønskede miljøfremmede stoffer. Derfor arbejder vi med at finde løsninger til fjernelse af den uønskede graffiti, som belaster miljøet mindst muligt.

Vi har i 2023 etableret et overdækket, dedikeret og aflukket anlæg til afrensning af graffiti. Her ved forbedres processen og det bliver enklere at beskytte jord og vandmiljø.

I 2024 vil vi fortsat teste løsninger, blandt andet til at rense skyllevandet med målet om at kunne udlede vandet til kloak. I 2024 vil vi ligeledes fortsætte arbejdet med at etablere flere lokationer, hvor graffitiafrensning kan ske på et dedikeret anlæg.

Forurening af jord

Vi har flere aktiviteter, hvor der kan opstå risiko for jordforurening, for eksempel i forbindelse med oliespild ved tankning af tog. Vi arbejder for at forebygge hændelser gennem tilpassede kontrolforanstaltninger. I tilfælde af hændelser op søger vi dialog med den relevante myndighed.

I 2023 har der været en jordforureningssag med et spilduheld på et af vores arealer i Horsens. Der blev spildt omkring 1.500 liter diesel fra en entreprenørtank. Forureningen blev straks bortgravet, og der blev på baggrund af dokumentation til Horsens Kommune truffet afgørelse om ikke-påbud.

Vi er i dialog med Guldborgsund Kommune om det undersøgelsespåbud, som fulgte efter et oliespild i Nykøbing Falster i 2019. Der sker ikke aktuel forurening.





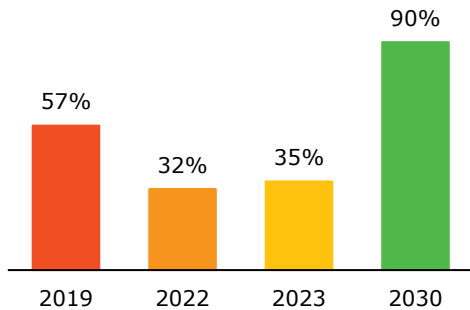
Ressourceforbrug og cirkulær økonomi

Vi arbejder vi på at reducere miljøpåvirkningerne fra vores ressourceforbrug ved at tage miljøhensyn, når vi køber ind, planlægger og gennemfører projekter. Dette ved at stille krav til vores leverandører og samarbejdspartnere. Vi søger desuden at reducere vores miljøpåvirkninger fra vores ressourceforbrug ved at minimere og genanvende mest muligt af vores affald.

Mål relateret til ressourceforbrug og cirkulær økonomi

DSB har et mål om at genanvende 90 procent af affaldet i 2030. Dette skal bidrage til en reduktion i miljøpåvirkningen fra affaldsbehandlingen.

Figur 5: Genanvendelsesprocent



Genanvendelsen af affaldet er steget med 3 procent point i forhold til sidste år. Udviklingen skyldes øget fokus på affaldshåndteringen, herunder bedre muligheder for kildesortering i vores 7-Eleven kiosker samt i vores administration. Udviklingen går imidlertid ikke hurtigt nok i forhold til at realisere målet, og i 2024 vil vi sætte endnu større fokus på korrekt kildesortering af det interne affald på tværs af vores aktiviteter samt forbedre mulighederne for kildesortering af kundernes affald.

Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder

Som beskrevet i afsnit om Dobbelt væsentlighed, er Ressourceforbrug og Affald identificeret som væsentlige områder for DSB. For begge disse områder gælder det, at vi har væsentlige miljømæssige påvirkninger samt finansielle risici og muligheder forbundet med disse.

Ressourceforbrug

Der er et betydeligt ressourceforbrug forbundet med togdriften og vedligehold, som medfører væsentlige miljømæssige påvirkninger. Dette gælder for eksempel reservedele og materiale forbundet med vedligehold, eftersyn og ombygninger af vores tog samt vedligehold og ombygning af vores stationer, værksteder og øvrige ejendomme.

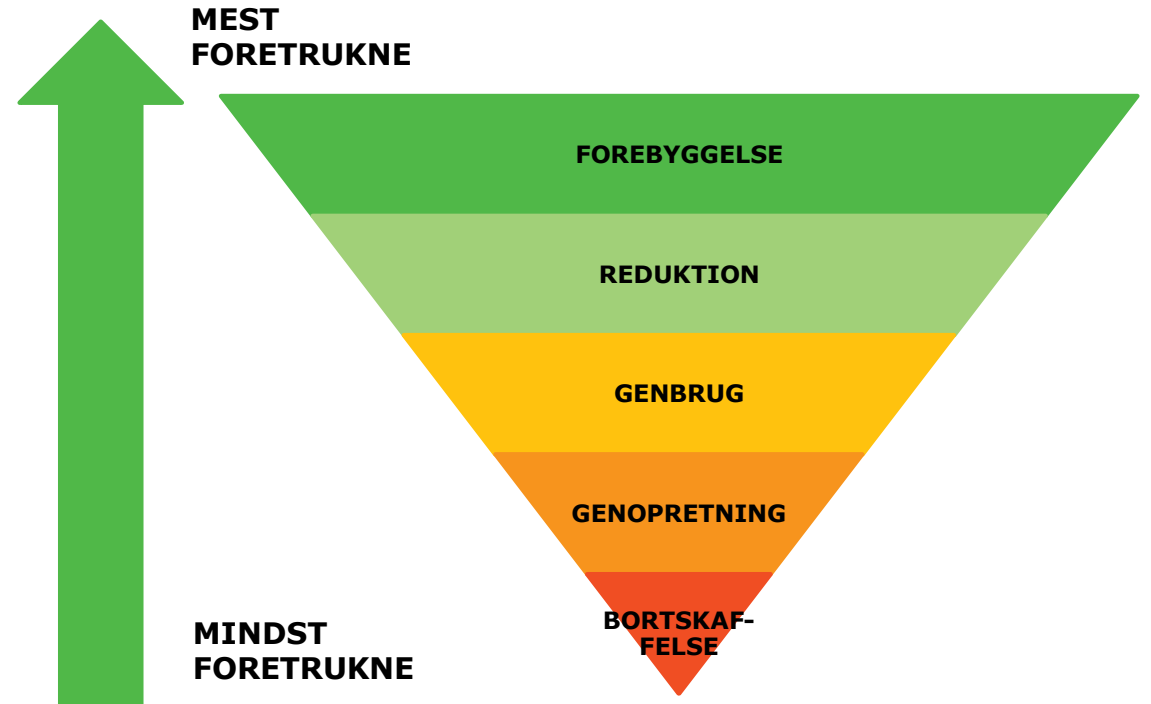
Der er dertil stor varians i de miljømæssige påvirkninger fra de produkter, som vi indkøber og anvender. Som eksempel er klimapåvirkningen forbundet med vores reservedele særlig stor. Disse udgør 9 procent af vores samlede klimapåvirkning. Dette skyldes i høj grad, at de materialer, der anvendes til produktion af vores

reservedele er meget energiintensive, hvilket medfører en høj udledning af drivhusgasser.

Vi håndterer denne påvirkning og risiko ved at minimere vores forbrug af nye reservedele. Dette gør vi blandt andet ved at genbruge udskiftede komponenter, som måtte have restlevetid tilbage. Dette gøres i samarbejde med vores leverandør, Knorr Bremse, som modtager vores udskiftede komponenter og undersøger, hvorvidt de kan genbruges. Desuden søger vi

gennem øget anvendelse af tilstandsbaseret vedligehold, at optimere forbruget af reservedele.

Derudover forventer vi, at indfasning af fremtidens IC5-eltog og udfasning af eksisterende diesel-tog, vil reducere forbruget af reservedele.





Affaldshåndtering

Der er ligeledes miljøpåvirkninger samt risici og muligheder forbundet med vores affaldshåndtering. Vores samlede affaldsmængder svarer til 20.000 husstande årligt. Vi håndterer affald fra både kunder, værksteder, kiosker, arealer og byggeprojekter.

Handlinger relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Forlængelse af togenes levetid

Vi driver vores togflåde på en måde, der ikke blot sikrer passagerkomfort og effektivitet, men også beskytter miljøet til glæde for fremtidige generationer. En væsentlig del af denne indsats er vores strategi om levetidsforlængelse af togene og genbrug når disse har udtjent deres levetid hos DSB. Produktion af nye tog medfører et betydeligt ressourceforbrug og dertilhørende klima- og miljøpåvirkning.

Ved at investere i opgraderinger og vedligeholdelse kan vi forlænge togenes levetid betydeligt. Denne tilgang reducerer behovet for produktion af nye tog, hvilket igen mindsker den samlede miljøbelastning markant. Levetidsforlængelse bidrager dermed direkte til reduktionen i råmaterialeforbrug og affaldsgenerering, hvilket understøtter cirkulær økonomi og ressourceeffektivitet.

Genanvendelse af affaldet

Vores fokus på at øge andelen af affald som genanvendes, omhandler både det affald vi selv producerer, samt det affald som kommer fra vores kunder. Vi arbejder for at gøre det muligt for kunderne let og enkelt at sortere deres affald.

I dag tilbyder 10 af vores stationer mulighed for affaldssortering i tre fraktioner. Indtil videre har løsningen ikke ført til højere genanvendelse af affaldet. Fejlsortering af madaffald er for stor, så det ikke udnyttes til biogasproduktion.

Vi forventer at udvide ordningen med affaldssorteringen til flere stationer i 2024 og 2025 og forventer at udrulle ensartet affaldssortering på alle S-togsstationer og yderligere 10 fjern- og regionalstationer. DSB vil tilbyde affaldssortering på ca. 125 stationer ved udgangen af 2025.

I 2023 har vi desuden igangsat forsøg med affaldssortering i S-tog og IC4. I disse tog har vi affaldssortering i to fraktioner. Heller ikke her har vi formået at minimere fejlsorteringen nok til at madaffaldet kan sendes til biogas. Forsøget fortsætter i 2024.

Vi har desuden opsat eftersortering af kundernes affald i toget på to klargøringscentre (Aarhus og Fredericia), foruden i Klargøringscenter Kastrup, hvor der i flere år har været eftersortering. På klargøringscentrene tømmer affaldet fra togsættenes seneste rejse. Her eftersorteres affaldet manuelt af medarbejdere i op til 7 fraktioner. Løsningen minimerer udfordringerne ved kildesortering og sikrer en høj genanvendelse af affaldet.

Mursten og stålspær genanvendes

I forbindelse med nedrivning af en bygning i Agerbæk fra 1950'erne, vil DSB i et pilotprojekt genbruge de gamle mursten og stålspær. Produktionen af nye byggematerialer har en væsentlig klimapåvirkning, og der er derfor stor klimamæssige potentialer i at genbruge byggematerialerne. De gamle mursten skal efter nedrivningen renses af for senere at blive brugt

igen i nye DSB byggerier. Det samme gælder de gamle stålspær, der fremfor at blive til skrot også skal genbruges i andre byggeprojekter. I alt forventer vi at genbruge over 240 ton materialer fra den gamle bygning, og i direkte sammenligning med at bruge nye mursten og stålspær kan vi spare over 50 ton CO₂e, når materialerne genbruges.

Affaldsbehandling

Vores samlede affaldsmængder er faldet med 13 procent fra 2022 til 2023. Udviklingen skyldes delvis, at det har været muligt at udskille affald produceret af eksterne lejere, og derfor ikke længere indgår i opgørelsen.

Antallet af bygge- og anlægsprojekter varierer fra år til år, og derfor er der også store variationer i mængde af affald. I 2023 har der været få bygge- og anlægsprojekter som har medført byggeaffald. Dette har bidraget til faldet i de samlede affaldsmængder.

Tabel 6: Bortskaffet affald

Bortskaffet affald i ton

	2023	2022	Udvikling
Genanvendelse	2.436	2.462	-1%
Forbrænding	3.108	3.583	-13%
Specialbehandling	1.380	1.809	-24%
Deponering	36	45	-21%
Affald i alt, ekskl. byggeaffald	6.960	7.899	-12%
Genanvendelse	48	95	
Forbrænding	9	21	
Specialbehandling	21	3	
Deponering	11	69	
Byggeaffald	89	188	
Total affaldsmængde	7.049	8.087	



Abregstider DSB

Abregstid	Abregstid	Abregstid
1. klasse	2. klasse	3. klasse
4. klasse	5. klasse	6. klasse
7. klasse	8. klasse	9. klasse
10. klasse	11. klasse	12. klasse
13. klasse	14. klasse	15. klasse
16. klasse	17. klasse	18. klasse
19. klasse	20. klasse	21. klasse
22. klasse	23. klasse	24. klasse
25. klasse	26. klasse	27. klasse
28. klasse	29. klasse	30. klasse
31. klasse	32. klasse	33. klasse
34. klasse	35. klasse	36. klasse
37. klasse	38. klasse	39. klasse
40. klasse	41. klasse	42. klasse
43. klasse	44. klasse	45. klasse
46. klasse	47. klasse	48. klasse
49. klasse	50. klasse	51. klasse
52. klasse	53. klasse	54. klasse
55. klasse	56. klasse	57. klasse
58. klasse	59. klasse	60. klasse
61. klasse	62. klasse	63. klasse
64. klasse	65. klasse	66. klasse
67. klasse	68. klasse	69. klasse
70. klasse	71. klasse	72. klasse
73. klasse	74. klasse	75. klasse
76. klasse	77. klasse	78. klasse
79. klasse	80. klasse	81. klasse
82. klasse	83. klasse	84. klasse
85. klasse	86. klasse	87. klasse
88. klasse	89. klasse	90. klasse
91. klasse	92. klasse	93. klasse
94. klasse	95. klasse	96. klasse
97. klasse	98. klasse	99. klasse
100. klasse	101. klasse	102. klasse

I klassestimer 23.95 - 29.95 for
kolektionsstuder



Sociale forhold



Sociale forhold

Nedenfor fremgår redegørelse for måltal og politik for den kønsmæssige sammensætning og mangfoldighed af ledelsen Jf. krav i Årsregnskabsloven § 99a, § 99b og § 107d.

Diversitet, lighed og inklusion

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

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

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

DSB's politik om mangfoldighed og ligestilling understreger vores engagement i at sikre, at DSB er en attraktiv arbejdsplads med ligebehandling af ansøgere og medarbejdere med forskellig baggrund, herunder uddannelse, alder og etnicitet. Politikken anvendes til at tiltrække, udvikle og fastholde medlemmer af bestyrelsen, direktionen samt andre ledere og medarbejdere

med stærke kompetencer for at sikre vores virksomheds fortsatte succes.

For at sikre, at politikken overholdes, er der i rekrutteringsprocessen fokus på mangfoldighed og inklusion ved valg af de rette kandidater til ledelsen således at der opnås en mere divers medarbejdersammensætning.

DSB's mangfoldighedspolitik, som understøtter målet om en mere balanceret kønsfordeling, kan tilgås på www.dsb.dk.

I 2025 har DSB et måltal om 38 procent kvinder i ledelsen, mens måltallet er 40 procent i 2030.

Mangfoldighedsstrategien har 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

Alle afdelinger arbejder aktivt med at omsætte Mangfoldighedsstrategien til konkrete handleplaner, der kan hjælpe med til, at opfylde den overordnede strategi om bedre balance mellem køn.

Kønsdiversitet

Vi 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 38 procent kvinder blandt samtlige ledere med personaleansvar i 2025 og 40 procent i 2030.

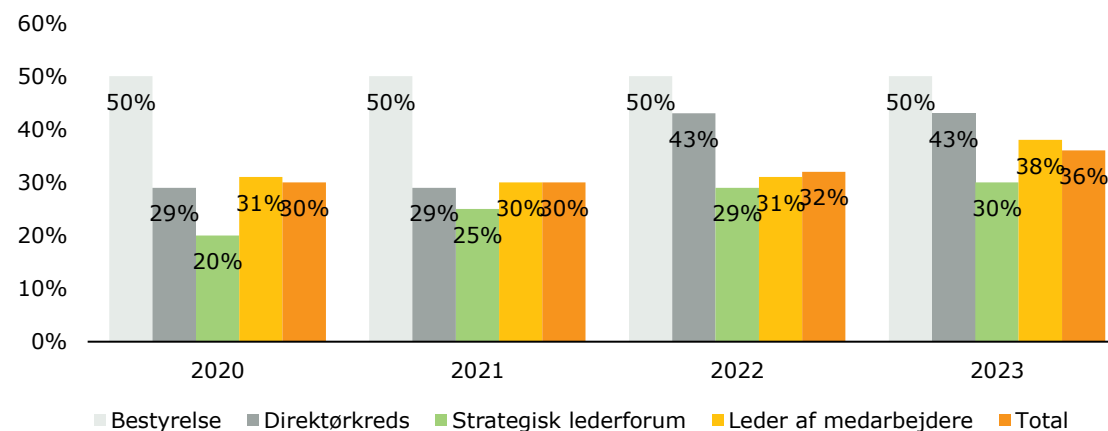
Vi har implementeret skærpede krav om måltal og politikker for det underrepræsenterede køn med virkning fra 1. januar 2023. Gennem blandt andet fokus på mangfoldighed i rekrutteringsprocessen og etablering af netværk for kvinder med ledelsesambitioner arbejder vi aktivt med at tiltrække og udvikle dygtige kvinder med det formål at øge andelen af kvindelige ledere.

Opnåelse af måltal vil ske i takt med en naturlig udskiftning i DSB's medarbejderstab.

Vi støtter desuden op om indsatser, der har til formål at øge andelen af kvinder i ledelse i samfundet. Derfor har vi underskrevet Dansk Industris Diversitetsløfte og vi har tilsluttet os til aftalen Women in Rail i Den Europæiske Jernbanesammenslutning.

Figur 6 viser, at fokus på mangfoldighed har ført til en højere andel af kvindelige ledere i DSB.

Figur 6: Andel af kvindelige ledere på forskellige organisatoriske niveauer





Kønsfordeling i DSB's direktion og bestyrelse

Bestyrelse

I 2023 bestod DSB's bestyrelse af 6 medlemmer valgt af transportministeren på virksomhedsmødet. Derudover er 3 medlemmer valgt af medarbejderne.

Andelen af det underrepræsenterede køn i bestyrelse udgør i 2023 50 procent svarende til en ligelig fordeling og det måltal, som er fastlagt af bestyrelsen.

Fra 2024 og frem er det forventningen, at andelen af det underrepræsenterede køn fastholdes på minimum 50 procent.

Øvrige ledelsesniveauer

DSB's ledelsesniveau 1 og 2 består af 50 medlemmer, hvoraf andelen af det underrepræsenterede køn i 2023 udgjorde 30 procent.

DSB har fastsat et måltal om mindst 38 procent kvinder på alle ledelsesniveauer inklusiv ledelsesniveau 1 og 2 i 2025 og mindst 40% i 2030.

Tabel 7 viser hvordan DSB's bestyrelse og øvrige ledelse niveauer er sammensat, herunder fordelingen af det underrepræsenterede køn.

Derudover indeholder tabellen også forventninger til fremtidige måltal for andelen af det underrepræsenterede køn i både direktion og øvrige ledelse niveauer.

På trods af fokus på mangfoldighed og inklusion i rekrutteringsprocessen har DSB ikke opnået sit mål for det underrepræsenterede køn til lederstillinger til ledelsesniveau 1 og 2.

Tabel 7: Kønsfordeling i DSB's bestyrelse og øvrige ledelse niveauer

	2023
Bestyrelse	
Antal medlemmer ¹⁾	6
Underrepræsenteret køn	50%
Måltal i procent	50%
Årstal for opfyldelse af måltal	2023
Øvrige ledelsesniveauer (niveau 1 og 2)	
Antal medlemmer	50
Underrepræsenteret køn ²⁾	30%
Måltal i procent	35%
Årstal for opfyldelse af måltal	2023

¹⁾ Inkluderer ikke medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

²⁾ DSB har med underskrift af DI's Diversitetsløfte fastlagt et måltal på 40% af det underrepræsenterede køn i 2030.



Inkluderende ledelse og kultur

For at lykkes med DSB's mål for kvinder i ledelsen, kræver det en fokuseret indsats i hele virksomheden.

I 2023 har vi introduceret en opdateret leder- og medarbejdermodel som en katalysator for inkluderende adfærd – et nyt fundament for ledelse. Som led i implementeringen af det nye fundament for ledelse, er alle ledere trænet i inklusionsledelse og i at drive diversitetsagendaen i egne områder samt i at involvere og træne egne medarbejdere.

Alder

Vi har sat et mål om, at alderssammensætningen i DSB skal afspejle den danske arbejdsstyrke. For at lykkes med det har vi indgået

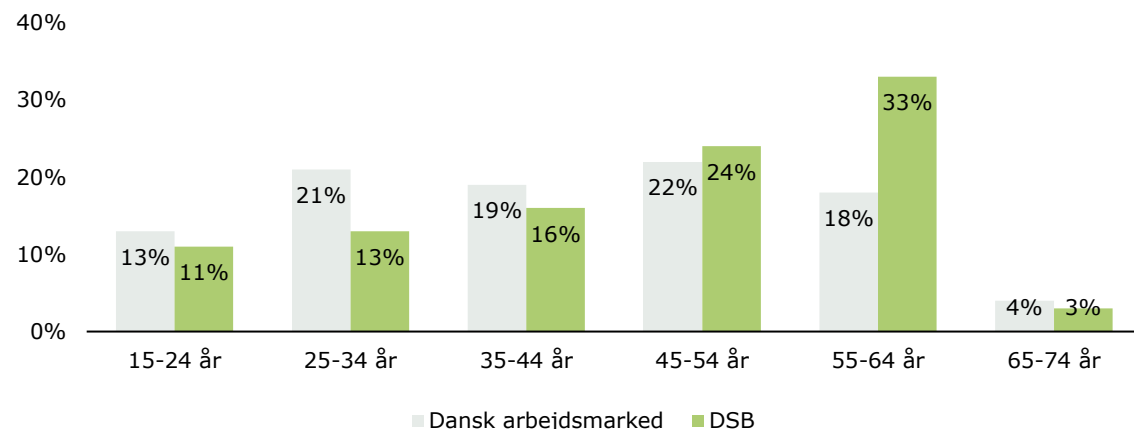
strategiske samarbejder med universiteter og erhvervsskoler.

Vi har introduceret et graduate program, Growth, hvor unge nyuddannede får viden og redskaber til at starte godt op på arbejdslivet og hurtigt få viden om, som erstatning for erfaring, så de hurtigere kan bidrage og føle sig værdsat.

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

I DSB er gennemsnitsalderen 46,4 år, mens den er 44,4 år på det danske arbejdsmarked.

Figur 7: Aldersfordeling – alle ansatte i DSB sammenlignet med det danske arbejdsmarked



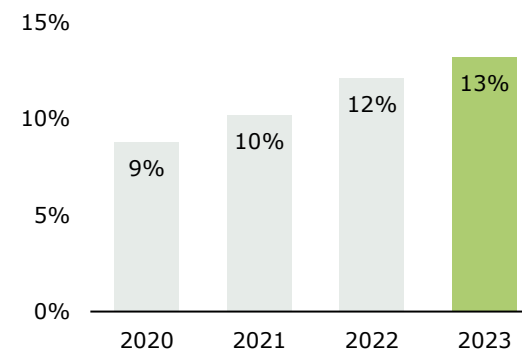
Etnicitet

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.

Målet for 2023 er 15,1 procent, hvilket afspejler etnicitet i den danske befolkning. Målet for 2023 blev ikke indfriet, men vi har opnået en markant fremgang blandt ansatte med anden etnicitet sammenlignet med de forgangne år.

Målet for 2024 er 15,4 procent, der repræsenterer den danske befolkningssammensætning.

Figur 8: Andel af ansatte med anden etnicitet end dansk – indvandrere og efterkommere



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 vi tager et socialt ansvar for dette.

I 2023 indgik vi et samarbejde med AspIT, en erhvervsrettet IT-uddannelsesinstitution, som har til formål at uddanne unge med Autisme spektrum forstyrrelse (Asp). Dette partnerskab giver os mulighed for at tilbyde praktikpladser til elever med særlige kompetencer og kan føre til fastansættelse. Initiativet er en del af vores løbende indsats for at fremme en inkluderende og mangfoldig arbejdsplads.

I 2023 har vi arbejdet målrettet på at tiltrække flere studerende og elever.

Ligeløn

I DSB lægger vi vægt på at sikre lige løn mellem køn i samme jobs på samme niveau. Det gør vi blandt andet ved at fastlægge saglige kriterier for tillæg, lønindplacering og lønfastlæggelse – eksempelvis relevant erfaring, uddannelse, profil og kvalifikationer for den konkrete stilling.

Derudover giver DSB's stillingsstruktur mulighed for at sammenligne lønninger for stillinger som vurderes at have samme kompleksitet, blandt andet til brug for analyse af ligeløn. En analyse af ligeløn mellem køn i samme jobs på samme niveau i 2022 i samarbejde med Mercer viste en overordnet lønforskel på 0,04 procent.

Endelig fører Vederlagsudvalget kontrol med udviklingen i ligeløn.



Øget tryghedsindsats på landets togstationer

Patroljerende vagter og øget overvågning medvirker til at nedbringe vold, hærværk og graffiti på landets S-togsstationer.

Siden august 2022 har pendlere på udvalgte S-togsstationer i hovedstadsområdet haft mulighed for at møde uniformerede vagter.

På disse togstationer betyder det blandt andet, at en række vagter dagligt vil patruljere på 29 stationer på Ringbanen og strækningen mellem Hellerup og København H. Disse vagter vil være særligt synlige i aften- og nattetimerne.

Vagtordningen er designet til at være fleksibel, hvilket betyder, at antallet af vagter og udvalgte stationer, kan justeres op eller ned, hvis situationen ændrer sig

Øget overvågning på stationer

Stationernes overvågningskameraer gennemgår en omfattende opgradering. Hele 700 nye kameraer skal installeres på 46 stationer for at forbedre billedkvaliteten og øge kundernes tryghedsfølelse.

Samtidig med dette, vil der også blive øget personale i DSB's overvågningsafdeling. Fremover vil der dognet rundt være ansatte til rådighed

for at håndtere videoovervågningsopgaver, i til læg til de tilføjede vagter på stationerne.

Liv og initiativer på stationer

Uden for de større byer iværksættes der initiativer, som har til formål at skabe liv og aktivitet på stationerne. Dette inkluderer tiltag, der understøtter og fremmer udviklingen i de lokale samfund.

Det resulterer blandt andet i, at stationsbygningerne i Kalundborg, Ringe, Ringkøbing og Svendborg vil gennemgå en fuldstændig renovering.

Renoveringen vil blive gennemført med respekt for bygningernes historie, mens der samtidig integreres bæredygtige løsninger. Dette vil både optimere energiforbruget og imødekomme kundernes behov. Blandt de nye tiltag vil være faciliteter som bedre cykelparkering m.v.

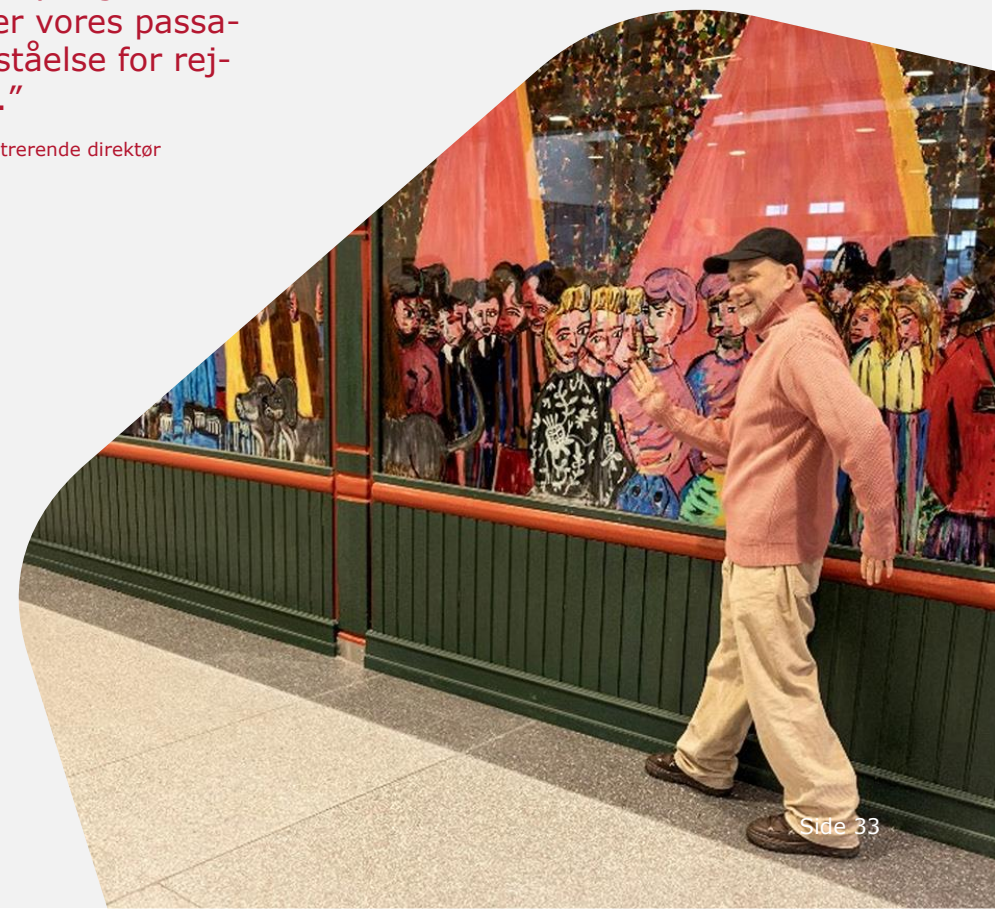
På Østerport station blev et nyt glasmosaik kunstværk med navnet "Rejsen begynder her" af den anerkendte kunstner Tal R offentliggjort. Til højre ses kunstneren ved værket da det blev præsenteret 12. december 2023.

Der er tale om et hinterglasmaleri. Kunstværket måler 3,40 x 4 meter og bliver en markant og uomgængelig del af rejsen og oplevelsen for de mange tusinde mennesker, der hver dag benytter stationen.

Værket er blevet til takket være donationer fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal, Augustinus Fonden, Ny Carlsberg-fondet, Villum Fonden og William Demant Fonden.

"Jeg er stolt over, at vi kan bringe et så markant kunstværk til live på en af Danmarks smukkeste stationer. Værket fuldender på en og samme tid den omfattende restaurering af Østerport Station, og tilføjer den samtidig et nyt og levende udtryk, der giver vores passagerer en ny forståelse for rejsens betydning."

Flemming Jensen, administrerende direktør





Medarbejderforhold

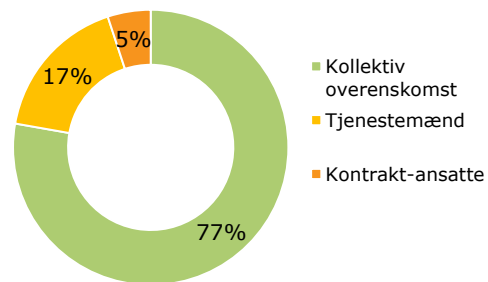
Overenskomstdækning og social dialog

Vores ansattes ansættelses- og lønvilkår er i høj grad fastsat af centrale kollektive overenskomster, der er indgået med relevante faglige organisationer indenfor transportsektoren og industrien. Vi er medlem af Dansk Industri (DI), som er Danmarks største erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening.

Vi har i DSB flere overenskomster for vores medarbejdere. Vi har tiltrådt 3 af DI's brancheoverenskomster, Industriens Overenskomst, Industriens Funktionæroverenskomst og Jernbaneoverenskomsten. Hertil har vi indgået 3 virksomhedsoverenskomster, en butiksoverenskomst gældende for salgsassisterer i 7-Eleven butikker, en overenskomst for Kaffeexpressen som er gældende for vores medarbejdere beskæftiget med salg i togene og en AC-overenskomst gældende for alle vores akademiske medarbejdere i virksomheden.

- 77 procent af alle vores ansatte er omfattet af en kollektiv overenskomst
- 17 procent af vores ansatte er tjenestemænd, hvor deres ansættelse- og lønvilkår er fastsat af Medarbejder- og Kompetencestyrelsen under Finansministeriet
- 5 procent af vores ansatte er ledere, som er ansat på kontraktvilkår i overensstemmelse med Funktionærlovens regler.

Figur 9: Fordeling af medarbejdere på forskellige ansættelsesvilkår



Som følge af vores medlemskab af DI finder Lederaftalen, der er en kollektiv aftale indgået mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Lederne, Maskinmestrenes Forening og Dansk Formands Forening, anvendelse for de af vores ledere, der er medlem af én af de nævnte arbejdstagerorganisationer.

Processer for samarbejde med egne ansatte samt medarbejderrepræsentanter om påvirkninger

For at sikre gode og sunde arbejdsforhold samt en større medarbejdertrivsel, lighed, integration og tryghed, har vi organiseret et struktureret og systematisk samarbejde med de ansatte gennem dels et Samarbejdsudvalg (SU) og en Arbejdsmiljøorganisation (AMO), hvor både lederrepræsentanter og medarbejdervalgte repræsentanter på alle niveauer i DSB deltager.

Samarbejdsudvalg

Rammerne for samarbejdsudvalget er indgået i en samarbejdsaftale, hvor det er aftalt, at der

skal være et hovedsamarbejdsudvalg, der herefter nedsætter flere samarbejdsudvalg og eventuelle underudvalg, der både kan være permanente og midlertidige.

I samarbejdsudvalg drøftes forhold, som sikrer overholdelse af menneskerettighederne:

- Tilrettelæggelse af principper for de lokale arbejds- og velfærdsforhold samt principper for vores politikker gældende for personalet over for de medarbejdergrupper, der er repræsenteret i samarbejdsudvalgene, herunder drøftelse af vores indsats 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 vores interne indsamling, opbevaring og brug af persondata i overensstemmelse med EU's persondataforordning
- Udarbejdelse af principper for uddannelsespolitik i øvrigt
- Udveksle synspunkter og behandle forslag vedrørende retningslinjer for produktions- og arbejdstilrettelæggelse og gennemførelse af større omlægninger
- Vurdering af de tekniske, økonomiske, ansættelse-, medarbejder-, uddannelses og miljømæssige konsekvenser vedrørende indførelse af ny eller ændringer i bestående teknologi, herunder ny teknologi og systemer, når indførelsen eller ændringen er af væsentligt omfang
- Udarbejdelse af principper for en seniorpolitik
- Orientering om forslag til eventuelle produktivitetsfremmende lønsystemers principielle

opbygning, virkemåde og anvendelighed samt muligheder for etablering af fondsdannelser med uddannelsesmæssige formål

- Udarbejdelse af principper for ligebehandling og integration i henhold til tillægsaftaler herom DA og LO (FH)
- Medarbejdernes tilfredshed og trivsel, herunder det psykiske arbejdsmiljø
- Arbejdsrelateret stress

Der afholdes i alle samarbejdsudvalg 4 planlagte møder om året, foruden ekstraordinære møder.

I hovedsamarbejdsudvalget er DSB's direktion repræsenteret og fællestillidsrepræsentanterne for hver af de faglige organisationer. Det er DSB's administrerende direktør, der er formand for hovedsamarbejdsudvalget og fællestillidsrepræsentanten for Dansk Jernbaneforbund, lokomotivpersonalets områdegruppeformand, der er næstformand, hvorfor engagementet sker på højeste niveau i vores virksomhed.

I 2023 har vi blandt andet udbredt kendskabet til DSB's trivselskursus: "Mindre stress – mere trivsel i DSB" med henblik på, at alle medarbejdere bliver styrket i at kende egne og andres stress-signaler og samtidig få redskaber til at kunne opbygge og bevare et bæredygtigt arbejdsliv. Kurset er udviklet i tre dele og tilgængeligt som e-læringsmoduler målrettet henholdsvis medarbejdere, ledere og tillids- og arbejdsmiljørepræsentanter.

Der er ligeledes afholdt workshops for ledergrupper i stresshåndtering, så de har fået redskaber til at kunne forebygge stress og samtidig støtte stressramte medarbejdere og hjælpe dem tilbage på arbejde.



Endeligt er der afholdt flere workshops for ledere samt i udvalgte afdelinger i håndtering af krænkende adfærd i DSB.

Social beskyttelse

Alle vores medarbejdere er omfattet af sociale sikringsordninger såsom Arbejdsmarkedets Tilægspension (ATP) og Arbejdsmarkedets Erhvervssikring (AES). Derudover har DSB tegnet en privat arbejdsskadeforsikring (ved arbejdsulykke) og en privat sundhedsforsikring.

Alle vores medarbejdere er hertil omfattet af en pensionsordning, der foruden opsparing til pension også indeholder forsikringsordninger ved tab af erhvervsevne, invaliditet og dødsfald.

Alle vores medarbejdere får fuld løn under dele af deres barsel, forældre- og adoptionsorlov. Dette reguleres af henholdsvis vores overenskomster og vores virksomhedspolitikker.

I det danske arbejdsmarked ligger det medarbejderne frit for om de ønsker at være medlem og indbetale kontingent til en arbejdsløshedskasse, hvorfor DSB ikke har tegnet forsikring herfor.

Personer med handicap

I DSB arbejder vi målrettet med inklusion og mangfoldighed gennem vores mangfoldighedspolitik. På nuværende tidspunkt opgør vi imidlertid ikke antallet af vores medarbejdere, der er ansat med handicap, idet der her er tale om følsomme personoplysninger relateret til helbred, som vi ikke finder, at der er sagligt grundlag for at registrere som følge af Persondataforordningen (GDPR) og Helbredsoplysningsloven.

Processer, som afhjælper negative påvirkninger og kanaler for egne ansatte til at rejse bekymringer

Arbejdstagerrepræsentanter

Vi har stort fokus på at sikre et sundt og sikkert arbejdsmiljø i DSB og derfor samarbejder vi med medarbejderne om at skabe og fastholde et godt psykisk og fysisk arbejdsmiljø for alle ansatte – med åbenhed i organisationen og med respekt for hinandens forskellighed og grænser.

Alle vores medarbejdere – med undtagelse af kontraktansatte ledere – er tilknyttet arbejdstagerrepræsentanter, både i form af arbejdsmiljørepræsentanter og tillidsrepræsentanter. Disse repræsentanter har adgang til at rejse bekymringer eller kræve emner drøftet i vores samarbejdsfora, blandt andet i Arbejdsmiljøorganisationen (AMO) og Samarbejdsudvalg (SU).

Arbejdsmiljørepræsentanter og tillidsrepræsentanter nyder desuden, i kraft af deres rolle, beskyttelse mod opsigelse.

DSB støtter det fagretlige system

DSB er medlem af DI og støtter op om det fagretlige system i forhold til de overenskomstanstattede medarbejdere.

Dette system sikrer, at medarbejdere har mulighed for at rejse og få behandlet tvister med arbejdgiver i det fagretlige system via medarbejderens og virksomhedens faglige organisationer. Medarbejderrepræsentanter og de faglige organisationer har desuden mulighed for at rejse sager vedrørende tolkning af overenskomster, lokalaftaler eller praksis direkte overfor DSB's ledelse, som i alle tilfælde behandler disse

sager i overensstemmelse med de fagretlige regler på området.

Interne virksomhedskanaler til indberetning

Det er essentielt, at oplysninger om uregelmæssigheder i DSB kommer frem. Medarbejderne er ofte de første til at opdage uregelmæssigheder, svigagtig adfærd eller lignende. Men selv en åben virksomhedskultur er ikke altid tilstrækkelige for, at informationerne bliver givet videre til rette instans.

DSB's whistleblower-ordning giver mulighed for at medarbejdere samt eksterne – anonymt eller ikke anonymt – kan foretage indberetninger om kritisable forhold. Ordningen er nærmere beskrevet under afsnit om governance.

I sager om krænkende adfærd har vi tillige etableret en kanal ind i HR, hvor medarbejderne i fortrolighed kan kontakte HR Arbejdsmiljø. Vi har udarbejdet klare retningslinjer til at håndtere krænkende adfærd i DSB. Disse retningslinjer findes på DSB's intranet og kan tilgås af alle medarbejdere.

Fokus på medarbejdertrivsel

Vi 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. Dette gælder såvel indsatser, der fremmer trivsel og engagement, som indsatser der håndterer krænkende adfærd, mobning og chikane. Vi tror på, at trivsel og engagement er noget, der bliver skabt i fællesskab, og som alle har et ansvar for. Der er derfor sat et mål for medarbejdertilfredsheden i DSB. Vi ønsker også at investere i

fastholdelse af medarbejdere og måler medarbejderomsætningshastighed.

Trivselsmålingen gennemføres en gang årligt på tværs af DSB. Det er den nærmeste leders ansvar at følge op på resultaterne fra målingen. Der har derfor været afholdt dialogmøder med medarbejdere og medarbejderrepræsentanter for at følge op på resultaterne og fastlægge indsatser for at fastholde og højne trivslen.

Der er relativt store forskelle på resultaterne og især dele af de driftsvendte medarbejdere har en lav tilfredshed men der er en positiv udvikling i trivslen i DSB.

I de kommende år vil der blive arbejdet aktivt med at forbedre trivslen i DSB og fremme ligestilling og mangfoldighed i organisationen. Dette blandt andet gennem afholdelse af en række workshops og seminarer, der er målrettet vores medarbejdere på tværs af organisationen og som har til formål at udvide medarbejdernes forståelse af menneskerettighedsprincipperne.

Målet er at styrke medarbejdernes bevidsthed om disse rettigheder og at inddrage dem i forhold til at bevare og fremme disse rettigheder i organisationen fremadrettet.



Arbejds miljø og sikkerhed

Strategisk fokus på arbejds miljø

Arbejds miljø indgår som en central del af DSB's strategi og er vigtigt for at kunne udvikle medarbejderne og kulturen samt levere et konkurrence- og bæredygtigt DSB.

Arbejds miljøpolitikken er forankret i koncernledelsen og gælder for alle medarbejdere i DSB samt eksterne leverandører, der arbejder på DSB's områder. Heri fremgår DSB's grundholdninger. Det omfatter blandt andet, at arbejdsulykker kan forebygges, og at det er muligt at skabe et sikkert og sundt arbejds miljø. Disse holdninger efterleves blandt andet ved at:

- Udvikle og efterleve DSB's arbejds miljøledelsessystem og overholde de til enhver tid gældende aftaler og lovgivning på området
- Sætte mål for arbejds miljøarbejdet og følge nøje op herpå
- Reducere og forebygge arbejdsulykker og erhvervs sygdomme
- Arbejde systematisk og forebyggende med at reducere risici for arbejds miljøpåvirkninger
- Arbejde med løbende forbedring af arbejds miljøet og arbejds miljøledelsessystemet
- Støtte medarbejdere der har været udsat for en hændelse
- Inddrage medarbejdere via arbejds miljøorganisationen

På enhver af DSB's forskellige arbejdspladser skal man opleve, at der er en fælles tilgang til en effektiv arbejds miljøindsats, som via konkrete initiativer, politikker og retningslinjer understøtter det daglige arbejde. Det centrale er, at arbejds miljø skal indgå som en naturlig del af

den daglige planlægning og udførelse af arbejdet - via råd og vejledning fra arbejds miljøorganisationen og med kompetenceudvikling af medarbejderne.

Arbejds miljøpolitikken kommunikerer via relevante kanaler til DSB's lederforum og arbejds miljøorganisationen. Lederne er ansvarlige for implementering af politikken i eget område.

Arbejds miljøpolitikken er tilgængelig for medarbejderne internt på DSB's intranet og eksternt på www.dsb.dk.

Der følges op på om arbejds miljøpolitikken er relevant og passende ved den årlige arbejds miljødrøftelse i arbejds miljøorganisationen og ved Ledelsens evaluering.

Arbejds miljøorganisationen

DSB's arbejds miljøorganisation har tre niveauer og består af et overordnet strategisk arbejds miljøråd, fire arbejds miljøudvalg og en række arbejds miljøgrupper.

Arbejds miljøudvalgene planlægger og koordinerer den lokale arbejds miljøindsats og sikrer at der arbejdes forebyggende og effektivt i arbejds miljøorganisationen på principperne i DSB's arbejds miljøpolitik og -ledelsessystem.

Arbejds miljørådet er DSB's øverste samarbejdsorgan og koordinerende arbejds miljøforum i arbejds miljøspørgsmål. Driftsdirektøren er formand for arbejds miljørådet. I arbejds miljørådet drøftes og iværksættes såvel aktuelle som langsigtede indsatsområder til forbedring af arbejds miljøet. Arbejds miljøindsatsen prioriteres og virksomhedens indsats drøftes og evalueres,

med fokus på at opbygge en systematisk forebyggende arbejds miljøindsats.

I DSB deltager hele arbejds miljøorganisationen i den årlige arbejds miljødrøftelse, hvor det kommende års arbejde med arbejds miljøet planlægges, og det foregående års indsatser og resultater evalueres.

Der afholdes 4 årlige møder i hhv. arbejds miljørådet, -udvalgene og -grupperne.

Der afholdes derudover en årlig arbejds miljøkonference for arbejds miljøorganisationen, hvor der lægges vægt på kompetenceudvikling og viden deling.

Det er via arbejds miljøorganisationen på relevant niveau, at medarbejderne inddrages og involveres i arbejds miljøarbejdet, herunder i udarbejdelsen af arbejds miljøpolitikken, fastsættelse af arbejds miljømål, behandling af hændelser, gennemføre risikovurderinger for at identificere risici, muligheder og udarbejde handlingsplaner.

Alle medarbejdere kan frit kontakte arbejds miljøorganisationen, hvis de oplever arbejds miljø-mæssige udfordringer eller ser mulighed for forbedringer.

Arbejds miljøcertificeret efter ISO45001

Alle lokationer i DSB og 100 procent ejede virksomheder er arbejds miljøcertificeret efter DS/ISO45001. Alle egne medarbejdere såvel som konsulenter, vikarer, kontrahenter og andre medarbejdere der arbejder på DSB's lokationer, er dækket af DSB's arbejds miljøledelsessystem.

Efterlevelsen af standarden i ISO45001 understøttes at et arbejds miljøledelsessystem, der sikrer en systematisk og forebyggende tilgang til arbejds miljøarbejdet, herunder at lovgivning på arbejds miljøområdet efterleves. Det betyder, at DSB identificerer og styrer arbejds miljørisici og -muligheder, sætter mål, udarbejder handlingsplaner og gennemfører aktiviteter, der løbende forbedrer arbejds miljøpræstationen. Arbejds miljøledelsessystemet er tilgængeligt for DSB's medarbejdere via DSB's intranet.

Med fokus på medarbejdernes fysiske og psykiske arbejds miljø, gennem konkrete arbejds miljøindsatser og en systematisk tilgang til arbejds miljøarbejdet, bliver der arbejdet struktureret med at skabe færre arbejdsulykker og lavere sygefravær.

Vi arbejder målrettet efter at fastholde arbejds miljøcertificeringen.

Arbejds miljøledelsessystemet bliver via årlig ekstern audit kontrolleret af Force Certification A/S, som er det uafhængige certificerende organ.

Der bliver løbende afholdt interne audits for at kontrollere implementeringen af arbejds miljøledelsessystemet i forretningsområderne.

Resultater af audits bliver rapporteret til koncernledelsen via den årlige proces for ledelsens evaluering.

Ved resultatet af den eksterne audit i foråret 2023, blev det fremhævet, at der ses et lederskab på alle niveauer, der understøtter Arbejds miljøstrategi og -mål. Derudover et robust og godt implementeret arbejds miljøledelsessystem,



som sikrer processer til løbende forbedringer. Der blev set høj grad af konsultation og inddragelse af relevante medarbejdere og arbejdsmiljørepræsentanter i forandringsprocesser.

De rejste afvigelse er alle lukket tilfredsstillende til tiden og dermed fastholder DSB fortsat arbejdsmiljøcertificeringen.

Arbejdsulykker

I DSB er der en god kultur med at indmelde arbejdsulykker og tilløb til ulykker. Vi har udviklet et IT-system, der gør det muligt for alle at indmelde en arbejdsulykke eller en tilløb til ulykke (også benævnt "Nær ved hændelse"), både på egne og andres vegne. Indmelding er gjort enkelt og nemt via pc, mobiltelefon eller tablet. Sagerne behandles af den lokale arbejdsmiljøgruppe og kvalitetssikres i HR Arbejdsmiljøafdelingen inden den registreres ved myndighederne. Vi har valgt at registrere alle arbejdsulykker, uanset om det medfører fravær eller ej.

Data bruges til statistik og rapporter der viser alle arbejdsulykker og tilløb til ulykker, herunder hvilke typer og årsager, samt i hvilken organisatorisk enhed. Data er tilgængelige for alle i DSB og bruges aktivt i de enkelte områder til at skabe forbedringer.

DSB har særlig fokus på alvorlige arbejdsulykker, der har 21 dages fravær eller mere.

Antallet af alvorlige arbejdsulykker er steget i 2023, drevet af stigning i hændelser med vold, trusler og fald/snuble.

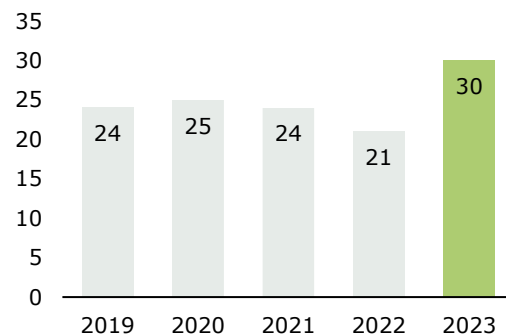
Øvrige alvorlige arbejdsulykker skyldes vridklem- stødskader og ses på værksteder i

forbindelse med betjening af maskiner, og hos personale i driftsvendte funktioner primært i forbindelse med arbejde i togene.

Det forventes at de alvorlige arbejdsulykker vil falde i 2024, i takt med vores tiltag med at nedbringe arbejdsulykker ved vold, trusler, fald og snuble hændelser, samt generelt fokus på arbejdsmiljøet.

Figur 10: Alvorlige arbejdsulykker

Arbejdsulykker med fravær på 21 dage og opefter



Vold og trusler om vold fra eksterne er et alvorligt arbejdsmiljøforhold, der især rammer vores kundeorienterede enheder i vores tog, på perroner, samt ved kiosker og billetkontorer.

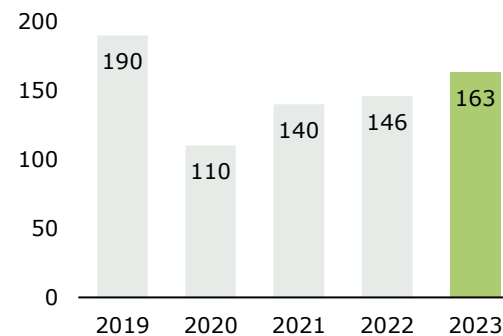
DSB arbejder målrettet for konstant at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer. Det sker blandt andet gennem konflikt-håndteringskurser, lokale tiltag og en tydelig ledelsesopbakning om, at sikkerheden og eget helbred kommer før alt andet.

Et af de steder med flest hændelser af denne type er hos togpersonalet ved billetkontrol. Et tilbud om frivilligt at bære kropskamera har vist sig at have en god effekt.

Antallet af arbejdsulykker grundet vold og trusler er steget fra 146 i 2022 til 163 i 2023. Stigningen ses mest i arbejdsulykker uden fravær og kan, til dels, være et resultat af fokus i 2023 på indmelding af vold og trussels hændelser.

Figur 11: Arbejdsulykker på grund af vold og trusler

Antal ulykker



Herudover er påkørsler og nærved-påkørsler en stor udfordring. Mange af disse hændelser skyldes eksterne, der bevidst eller ubevidst færdes på spor og ved perron, så der er fare for påkørsel. Der er et velfungerende beredskab til at håndtere det, når det sker. DSB har et tæt samarbejde med Banedanmark for at minimere disse hændelser – et samarbejde der forsætter i

2024 med fokus på at udvikle barrierer de mest udsatte steder.

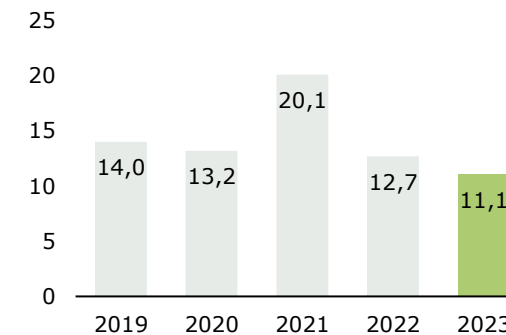
Reduktion af arbejdsulykker

DSB har et langsigtet mål på nedbringelse af arbejdsulykker med fravær (LTIFR*) med 50 procent til LTIFR på 6,4 i 2030 mod 12,7 i 2022.

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

Figur 12: Arbejdsulykker med fravær pr. 1 million præsterede timer (LTIFR)

Antal ulykker



LTIFR, er faldet fra 12,7 i 2022 til 11,1 i 2023 og der ses en god udvikling hen over årene, hvis der ses bort fra 2021, der var præget af mange Corona forhold.

Faldet skyldes en systematisk analyse af årsager og omfang, samt et fokus på at forebygge arbejdsulykker, udarbejde handlingsplaner og gennemføre aktiviteter, der løbende har til



hensigt at forbedre arbejdsmiljøet. Målet for 2024 er en reduktion på 10 procent.

Væsentlige arbejdsmiljøforhold, risici og muligheder

De væsentlige arbejdsmiljøforhold identificeres på baggrund af input fra f.eks. arbejdsulykker, tilløb til ulykker, erhvervs sygdomme, arbejdsmiljøgennemgange, arbejdspladsvurdering (APV-måling), audit eller i forbindelse med ændringer/forandringsaktiviteter og sker ved brug af DSB's væsentlighedskriterier.

Arbejdsmiljøorganisationen inddrages i arbejdet med identificering af farer og vurdering af risici og muligheder, samt fastlægge handlinger til at fjerne farer og reducere arbejdsmiljørisici.

Væsentlige arbejdsmiljøforhold risikovurderes, og der foretages en vurdering af muligheder/forbedringer. Overblik over de væsentlige arbejdsmiljøforhold styres og overvåges lokalt, som f.eks. risici for vold og trusler i de kundevedtede områder.

Arbejdspladsvurdering

Arbejdspladsvurdering (APV-måling), foretages hvert 2. år og er en vigtig indikator på arbejdsmiljøet. Der var i 2023 en høj svarprocent på 82 procent. Målingen viser en samlet fremgang for tilfredshed. APV-målingen for 2023 viste fortsatte udfordringer med stress samt vold og trusler fra eksterne.

Der udarbejdes handleplaner lokalt og i arbejdsmiljøudvalgene. Handleplanerne afspejler besvarelserne i områderne og har især fokus på, at skabe forbedringer i forhold til:

- Stress
- Krænkende handlinger
- Vold og trusler i de kundevedtede områder
- Fald og snuble ulykker i driftsområderne

Der følges løbende op på handleplanerne via ledelsen og arbejdsmiljøorganisationen.

Sygefravær

Fraværspolitikken understøtter DSB's strategi om at udvikle medarbejderne og kulturen. Formålet med fraværspolitikken er at have tilfredse og sunde medarbejdere, samt at støtte syge medarbejdere. Da der er tæt sammenhæng mellem trivsel og sygefravær, ønsker DSB at skabe rammer, der fremmer trivslen og minimerer sygefraværet – ikke mindst ved at være en attraktiv arbejdsplads med fokus på forebyggelse og et godt arbejdsmiljø der understøtter et bæredygtigt arbejdsliv.

Sygefravær håndteres ved en tidlig og løbende indsats, med den nødvendige hensyntagen, respekt og ordentlighed. 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 og tilskud til fitnessordning m.m.

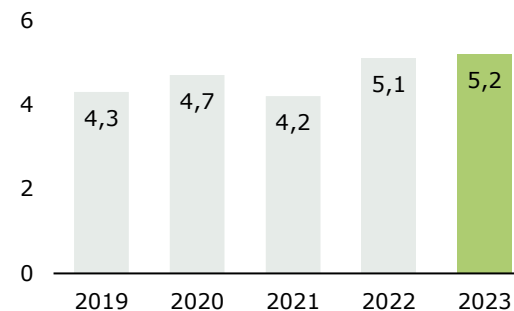
Sygefraværet defineres som det gennemsnitlige sygefravær i procent. Sygefraværet er i 2023 på niveau med 2022. I 2023 har der været særlig fokus på det korte sygefravær mellem 1 og 14 dage, hvilket er faldet meget. Det lange sygefravær (>14 dage) er til gengæld steget.

I 2023 har der også været fokus på forbedringer af rapporter og systemunderstøttelse til lederne samt tilbud om vaccine mod influenza til alle medarbejdere i DSB.

Målet for 2024 er en reduktion til 4,9 procent, som skal opnås via en målrettet analyse, udvikling af nye tiltag i områder med højt sygefravær, herunder uddannelse af lederne.

Figur 13: Sygefravær

Sygefravær i procent



Jernbanesikkerhed

Vores sikkerhedscertifikat til drift af jernbanevirksomhed med henholdsvis Fjern- & Regionaltog samt S-tog har i 2023 igen været underlagt Trafikstyrelsens tilsyn som minimum en gang i kvartalet.

Vi har i den forbindelse bevist, at vi opfylder de gældende krav til jernbanesikkerhed og vedligehold. Vi har fremvist arbejdet med indsatsområderne for sikkerhedsforbedringer samt fokus på sikkerhedsindikatorer og -mål. Herudover over- våger vi eksterne leverandørers arbejde.

I 2023 fortsatte vi integrationen af vedligeholdelsesaktiviteterne efter fusionen mellem DSB SOV og DSB Vedligehold A/S. Med en ECM-certificering opnået i 2022, dækker vores sikkerhedscertifikater nu også vedligeholdelsesområdet for Fjern- & Regionaltog samt S-tog.

Forebyggelse af personskader og væsentlige ulykker

I 2023 fastholdt vi ambitionen om at reducere antallet af væsentlige ulykker til maksimalt 10. I 2023 har vi registreret 12 væsentlige ulykker (2022: 18), der igen i år primært udgøres af personulykker og en ulykke forårsaget af en nedfalden køreledning.

Siden 2022 har vi sat fokus på det langsigtede strategiske mål om, at ingen kunder må komme til skade i vores tog. Siden ulykken på Storebælt i 2019 har der ikke været kunder, der som konsekvens af en jernbanesikkerhedsmæssig hændelse er kommet alvorlig til skade i DSB's tog.



Kampagner skal fremme den sikre adfærd

Vi har over en årrække set alt for mange alvorlige ulykker på landets perroner og jernbanearerale. Årsagen findes oftest i uopmærksomhed, alkohol og uvidenhed. Ulykkesofrene er i mange tilfælde unge drenge særligt teenagere. Gennem de seneste år har vi lanceret flere sikkerhedskampagner, der har været målrettet specifikke målgrupper. Dette er sket ved at anvende platforme og budskaber, der møder de specifikke målgrupper, der hvor de færdes digitalt eller fysisk. De vil derfor blive opmærksom på budskaberne.

Dette har i 2022 indebåret samarbejdet med rapperen ICEKIID for at øge bevidstheden om sikkerhed hos særligt teenagere. I 2023 er der arbejdet med den prisvindende kampagne 'DSB Safety' i Minecraft. Aktiviteterne er målrettet børn fra 8 års alderen og foregår i Minecraft Education i en virtuel verden af Københavns Hovedbanegård. Initiativet bruger interaktive øvelser til at lære børn om de potentielle farer ved togrejser. Det er vores håb, at vigtigheden af at passe på sig selv og hinanden i nærheden af jernbanen forankrer sig naturligt som en varig læring og forståelse hos den helt unge generation.

Vores kampagner er på baggrund af data hen over årene blevet mere differentieret. Effektmålinger viser, at kampagnerne bliver velmodtaget af målgrupperne. Det relativt lave antal ulykker gør det vanskeligt at fastslå, hvor stor direkte effekt kampagnerne har haft, men det er vores overbevisning, at hver enkelt personulykke er en for meget. Vi fortsætter derfor vores arbejde med at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge ulykker

Ny teknologi bidrager ved imødegåelse af personpåkørsel

I 2023 arbejdede vi videre med forsøg omkring detektering af personer i spor. Forsøgene foregår ved Nordhavn Station. Tiltaget kan bidrage til, at tog kan standses inden en personpåkørsel, enten som følge af en person, der utilsigtet er kommet i uføre eller i forbindelse med en persons forsøg på at begå selvmord. På den baggrund har vi i 2023 fortsat en fælles indsats med Livslinien og Forskningsprojekt omkring indsatser til forebyggelse af selvmord og selvmordsforsøg på jernbanen. Forskningsprojektet er støttet af TrygFonden og løber frem til 2028. Livslinien noterer, hvis det er muligt, hvorvidt skiltene med oplysninger om kontaktmulighederne, der er sat op på stationer, der oftest har været ramt af selvmord eller selvmordsforsøg, har været medvirkende til samtalen.

Imødegåelse af signalforbikørsler vil altid være et fokusområde

Resultatet for antal signalforbikørsler (A-B-C) ligger også i 2023 under sikkerhedsmålet for året. Fuld implementering af det nye CBTC-signalsystem har i den forbindelse bidraget til fjernelse af de farlige signalforbikørsler på S-banen.

Med indførelsen af CBTC er lokomotivførernes rolle samtidig ændret fra at fremføre toget til at betjene systemet, hvorfor vi i 2023 introducerede S-baneførere. Med denne lavere risiko for de farlige signalforbikørsler vil vi i 2024 fokusere på at opretholde førernes opmærksomhed på omgivelserne udenfor førerrummet for bedre at kunne imødegå potentielle personpåkørsler og kollisioner.

Tabel 8: Hændelser¹⁻²⁾

Antal	2023 ³⁾	2022 ³⁾	Vækst	
			Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	12	18	-6	-33
Omkomne	9	7	2	29
Alvorligt tilskadekomne	2	10	-8	-80
Lettere tilskadekomne	60	46	14	30
Personskade	71	63	8	13
Sikret område (A-B-C) ⁴⁾	172	159	13	8
Ikke-sikret område (D-E)	72	58	14	24
Signalforbikørsel	244	217	27	12
Defekt hjul eller aksel	3	1	2	200

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

²⁾ Tabellen omfatter ikke selvmord og selvmordsforsøg.

³⁾ Tallene for 2022 er ændret i forhold til tidligere offentliggjort tal som følge af endelig opgørelse i forbindelse med årsrapportering til Trafikstyrelsen. Tilsvarende udgør tallene for 2023 status ved tidspunktet for rapporteringen, men kan ændres på et senere tidspunkt i forbindelse med rapportering til den årlige sikkerhedsrapport til Trafikstyrelsen.

⁴⁾ Til trods for en nominel stigning i 2023 er der tale om en forbedring i forhold til årets sikkerheds mål.

Forebyggelsen af signalforbikørsler fortsætter i 2024 med eksisterende initiativer samt nye tiltag knyttet til det nye signalsystem og kompleksiteten ved større sporarbejder. Teknologien til detektion af personer på sporene bidrager også til et igangværende forsøgsprojekt omkring detektion af rangerings-signaler.

Øget tryghed for vores kunder og kollegaer

I 2023 har vi intensiveret vores indsats mod graffiti og hærværk på vores stationer og tog. Disse indsatser understøttes med brugen af droner til overflyvning af områder, samt samarbejdet med både politi og hjemmeværn. Vi har herudover implementeret brugen af kropskameraer og indsætter også særskilte

vagter ved behov for at skabe et tryggere miljø for vores kunder og kollegaer.

Vi forbliver forpligtet til at sikre en tryk og sikker transportoplevelse for alle vores passagerer, og vi fortsætter vores arbejde for at opnå dette mål.



DSB bygger nye værksteder i henhold til DGNB's bæredygtighedsstandarder

DSB skifter over de næste år sin togflåde ud, så togene frem mod 2030 bliver eldrevne. Til at servicere de nye tog bygges tre nye værksteder.

De nye værksteder bliver bygget på henholdsvis Godsbanegården ved Københavns Hovedbanegård, i Brabrand ved Aarhus og i Mogenstrup sydøst for Næstved.

De nye værksteder i København og Aarhus skal servicere de kommende el-togsæt fra Alstom, mens det ved Næstved skal tage sig af Dobbelt-dækkere, EB el-lokomotiver og Talgo vogne til international trafik.

De øvrige værksteder, der bruges i dag, vil få reduceret eller flyttet nogle aktiviteter, efterhånden som de nye står færdige.

Fokus på bæredygtighed

Fælles for værkstedsbyggerierne er, at de bliver så bæredygtige som muligt. DSB har derfor valgt at samarbejde med organisationen Rådet For Bæredygtigt Byggeri, der i dag er den danske byggebranches standard, og som arbejder for at udbrede bæredygtighed i byggebranchen via den såkaldte DGNB-certificeringsordning.

Værkstederne beliggende i København og Næstved vil blive certificeret i henhold til DGNB's bæredygtighedsstandard i kategorien Guld og værkstedet i Aarhus efter DGNB's bæredygtighedsstandard i kategorien Platin. DGNB's certificering indebærer blandt andet prioritering af bæredygtige materialevalg, øget fokus på gode personaleforhold og arbejdsmiljø samt på at minimere CO₂e aftrykket i byggeriet.

For at opnå henholdsvis Guld og Platin-certificering kræver det blandt andet, at værkstederne bygges på en måde, så byggematerialerne kan genbruges mest muligt, og at de har forbrugt mindst muligt ved fremstilling. Samtidigt skal der også bruges genanvendte materialer i det nye byggeri.

Der bliver grønne tage, et forsinkelsesanlæg til regnvand for at mindske presset på kloakker og solceller skal lave strøm.

I alt er der flere hundrede forskellige parametre, DSB i forbindelse med certificeringen og byggeriet skal tage stilling til.

Indfrielse af klimamål

Investeringen i nye el-tog og værksteder betyder, at DSB er godt på vej mod at indfri flere af vores ambitiøse miljø- og klimamål, hvor vi i 2030 skal være 98 procent CO₂e-neutrale, halvere energiforbruget, fjerne partikeludledning fra togmotorer samt sikre, at mindst 90 procent af affaldet genanvendes.





Governance



Governance

Samfundsansvar

Det er DSB's ambition, at bæredygtige, kollektive rejseformer skal være danskernes naturlige valg. Men vores ansvar rækker langt videre. Det omfatter også et socialt, etisk og miljømæssigt ansvar for vores kunder, medarbejdere, samarbejdspartnere, interessenter og øvrige omverden.

Afsnittet om samfundsansvar er udtryk for DSB's lovpligtige rapportering på årsregnskabslovens § 99a, 99b og § 107d.

Virksomhedskultur og politikker

De overordnede rammer for vores arbejde med samfundsansvar, forretningsetik og ESG er beskrevet i DSB's politik for samfundsansvar.

Politikken er baseret på DSB's grundlæggende værdier og danner rammen for, hvordan vi udviser en samfundsansvarlig og forretningsetisk adfærd indenfor en række materielle områder, herunder sikkerhed, miljø, bæredygtighed, menneskerettigheder, antidiskrimination, mangfoldighed, arbejdsmiljø og ILO-konventionen (International Labour Organization).

Politikken er vedtaget af DSB's bestyrelse og er en overordnet paraplypolitik, som er rammesættende for DSB's øvrige og understøttende politikker. Læs mere om DSB's øvrige politikker om samfundsansvar på www.dsb.dk.

Disse politikker 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 vores strategiske formål 'plads til alle på rejsen mod det bæredygtige' og kan tilgås på www.dsb.dk.

FN's verdensmål

Toget er rygraden i den kollektive transport og sikrer lige adgang til persontransport med lavere miljøpåvirkning for alle. DSB har valgt at fokusere på 7 udvalgte verdensmål, som alle er integreret i vores strategiske arbejde frem mod 2030.



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

Læsevejledning:

Etisk forretningsadfærd - Dobbeltvæsentlighedsvurdering

Definition: Etisk forretningsadfærd, herunder antikorruption, bestikkelse, god forretningsledelse og opretholdelse af regler for offentlige udbud

Bæredygtighedspåvirkning: Som den største leverandør af passagerjernbanetransport i Danmark har vi et stort potentiale for, at påvirke etisk forretningsadfærd både positivt og negativt, hvorfor emnet er vurderet væsentligt.

Finansiell påvirkning: De vigtigste risici er mulige sager om korruption, bestikkelse eller overtrædelse af regler for offentlige udbud, som kan resultere i bøder af betydelig størrelse. Emnet er vurderet væsentligt.

Verdensmålene Ligestilling mellem kønnene, Bæredygtig energi, Anstændige jobs og økonomisk vækst samt Ansvarlig produktion og forbrug bliver understøttet af DSB's virke gennem målsætninger, politikker og handleplaner.

Læs mere om DSB's arbejde med verdensmål på www.dsb.dk.



Selskabsledelse

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, som er ejet af den danske stat, og ledes af en bestyrelse bestående af repræsentanter udpeget af ejeren samt repræsentanter valgt af medarbejderne.

DSB følger 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 DSB's hjemmeside.

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.

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.

Offentliggørelse af væsentlige forhold

DSB giver hurtigst muligt meddelelse, herunder til Erhvervsstyrelsen, om væsentlige forhold, der vedrører virksomheden, og som kan antages at

få betydning for DSB's fremtid, ejer, kreditorer eller medarbejdere.

Års- og delårsrapporter

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

Års- og delårsrapporter sendes til transportministeren og til Erhvervsstyrelsen.

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

Transportministeriet har fastsæt 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 alle.

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.

Compliance

DSB's databeskyttelsesrådgiver (DPO) & Compliancefunktion 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 compliancearbejdet i hele virksomheden i overensstemmelse med DSB's compliancestrategi og ved at styrke kendskabet hertil gennem træning og rådgivning indenfor compliance.

Funktionen varetager tillige rollen som DPO for DSB. DPO's 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.

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

Bestyrelsen bestod i 2023 dels af 6 medlemmer valgt af transportministeren på virksomhedsmødet og dels af 3 medlemmer valgt af medarbejderne.

De medlemmer, som ministeren udpeger, 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 på virksomhedsmødet valgte bestyrelsesmedlemmer anses som udgangspunkt, for at være uafhængige. Flertallet af de udpegede bestyrelsesmedlemmer er uafhængige jf. anbefalingerne for god selskabsledelse.

De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer er valgt i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser om valg af medarbejderrepræsentanter.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en evaluering af arbejdet i bestyrelsen og samarbejdet med 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 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 eksternt bistand i forbindelse med evalueringen. Alle bestyrelsesmedlemmer deltager i evalueringen, og konklusionen er, at bestyrelsen samlet set besidder de nødvendige kompetencer for at bidrage til udviklingen af og skabe resultater for DSB.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges for en periode på 1-2 år. Genvalg kan finde sted. Medarbejdervalgte vælges for 4 år.

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

Ledelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen forestår den overordnede og strategiske ledelse af DSB's anliggender. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen og fastsætter dennes ansættelsesvilkår. Direktionen kan bestå af 1 til flere medlemmer, der anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Direktionen varetager den



daglige ledelse. Bestyrelsens opgaver er nærmere beskrevet i vedtægterne samt i forretningsordenen for bestyrelsen.

Bestyrelsesmøder

Bestyrelsen har i 2023 afholdt 6 bestyrelsesmøder, 2 ekstraordinære 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

Bestyrelsen har nedsat 3 ledelsesudvalg: Materiel-, Vederlags- og Revisionsudvalg. Rammerne for de enkelte udvalgs arbejde er fastlagt i et kommissorium, som er tilgængelig på www.dsb.dk.

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.

Ved udgangen af 2023 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer:

- Christina Grumstrup Sørensen, formand for udvalget
- Peter Schütze
- Anne Hedensted Steffensen
- Preben Steenholdt Pedersen
- Thomas Bryan-Lund

Udvalget har i 2023 holdt 6 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Langsigtet materielplan
- Miljøopgradering
- Fremtidens Materielanskaffelser
- Fremtidens S-bane
- Nye tog (IC5-eltogsæt)
- Anskaffelse af nye vogne og lokomotiver
- Nye Grønne Værksteder
- Driftsstatus
- Levetidsforlængelse af togmateriel
- Materiel bortanskaffelser

Vederlagsudvalg

Vederlagsudvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende vederlagspolitik og aflønning.

Ved udgangen af 2023 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer:

- Anne Hedensted Steffensen, formand for udvalget
- Peter Schütze
- Lene Feltmann Espersen

Udvalget har i 2023 holdt 4 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

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

Revisionsudvalg

Revisionsudvalget bistår bestyrelsen med en selvstændig vurdering af, om virksomhedens regnskabsaflæggelse, interne kontroller, risikostyring og lovpligtige revision er tilrettelagt på en hensigtsmæssig måde henset til DSB's størrelse og kompleksitet.

Ved udgangen af 2023 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer

- Carsten Gerner, formand for udvalget
- Henrik Amsinck
- Lone Riis Stensgaard

Udvalget har i 2023 holdt 5 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Årsrapport og delårsrapporter
- ESG dobbelt væsentlighedsanalyse
- Revisionsprotokollater og rapportering fra intern og ekstern revision samt Rigsrevisionen
- Rapportering fra whistleblowerordningen
- Ekstern revisors uafhængighed og leverance af ikke-revisionsydelse
- Intern revisions funktionsbeskrivelse, budget og bemanding
- Risikostyring
- IT-sikkerhed - herunder IT-sikkerhedspolitik
- Intern kontrolstruktur
- Orientering om DPO - og Compliancefunktionens aktiviteter samt Fremtidens Planlægningssystemer



Interesseorganisationer

DSB's selskabsform, som selvstændig offentlig virksomhed, skyldes, at DSB har et sektorpolitiske opdrag i forhold til, at togtrafik i Danmark køres som offentlig servicetrafik på forhandlet kontrakt.

Rammerne for statens ejerskabsudøvelse er defineret i statens ejerskabspolitik, som indeholder styrende principper om troværdighed, legitimitet og gennemsigtighed i samspillet mellem staten og selskaber med statslig deltagelse. Der skal være tillid til, at ejerskabet udøves på et professionelt og sagligt grundlag.

DSB er medlem af Community of European Railways (CER). Organisationen er de europæiske jernbaneselskaber og infrastrukturforvalteres officielle lobbyorganisation. CER's rolle er at repræsentere medlemmernes interesser på EU's politiske beslutningsscene, navnlig at støtte forbedrede erhvervs- og lovgivningsmæssige rammer for europæiske jernbaneoperatører og jernbaneinfrastrukturvirksomheder. DSB deltager blandt andet i passagerarbejdsgrupper.

Desuden deltager DSB i The International Rail Transport Committee (CIT), der er rammen for jernbanernes forvaltning af passagerrettigheder, internationale rejseregler og international billetudstedelse, og i International union of railways (UIC), der er den globale jernbaneorganisation, som blandt andet fastlægger internationale standarder på jernbaneområdet, og som promoverer jernbanens værdi og betydning på globalt plan.

DSB er medlem i The International Association of Public Transport (UITP), som er en verdensomspændende organisation for kollektiv trafik

operatører primært bus, S-tog, letbane, metro og regional tog trafik. Der er ligeledes deltagelse i Forum Train Europe (FTE), som arbejder med grænseoverskridende jernbanetransport herunder koordination af køreplaner, herunder kapacitetsstyring, produktionsplaner og kanalanmodninger, mellem operatørerne.

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.

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, kundeventd kommunikation og arbejdsgange.

Kundeambassadøren vejleder også løbende afdelinger og medarbejdere i, hvordan sagsbehandlingen kan leve op til god forvaltningsskik og de gældende passagerrettigheder.

Kundeambassadøren forbereder endvidere klagesager anlagt mod DSB i Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Der har i 2023 været anlagt 14 sådanne sager, som har haft en overvægt af klager over en pålagt kontrolafgift.

Kundeambassadøren udarbejder halvårligt en statusrapport, der offentliggøres på www.dsb.dk.



Risikostyring

Som udbyder af kritisk infrastruktur er vores forretning eksponeret for forskellige risici og usikkerheder. Vi har etableret en risikostyringsproces, hvor vi identificerer, vurderer og afdækker risici, som kan påvirke vores indsatser inden for bæredygtighed samt være en pålidelig partner overfor vores kunder og samarbejdspartnere.

I 2023 har vi fortsat arbejdet med at integrere bæredygtighedsrelaterede risici med vores risikostyringsproces. Vi har udarbejdet en Dobbelt-Væsentlighedsanalyse med det formål at prioritere vores miljø-, sociale- og selskabsrelaterede indsatsområder, som fremover vil indgå i vores risikostyringsproces.

Governance

Direktionen er ansvarlig for at udvikle og vedligeholde virksomhedens interne kontrol- og risikostyringssystem efter godkendelse fra bestyrelsen, som har det overordnede ledelsesansvar.

Gennem rapportering fra direktionen, overvåger Revisionsudvalget løbende, om virksomhedens interne kontrol- og risikostyringssystemer fungerer effektivt, ligesom der føres kontrol med udviklingen i og håndteringen af større risici.

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for at overvåge risici samt de overordnede rammer for risikostyringsprocessen, og bestyrelsen modtager mindst én gang om året en oversigt over de væsentligste risici og de estimerede

konsekvenser for DSB's indtjening og afvikling af drift.

Finansielle- og likviditetsmæssige risici

Vi er også eksponeret over 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 risici'.

De væsentligste risici, som DSB har identificeret i 2023 er beskrevet på den efterfølgende side, herunder hvordan de bliver mitigeret.

Datasikkerhed

Det er vigtigt for os at kunder, medarbejdere og samarbejdspartnere oplever, at vi har processer som håndterer og opbevarer data sikkert. Vi overholder gældende GDPR-lovgivning og har etableret retningslinjer og politikker om data-governance, dataetik og datasikkerhed. Politiken er tilgængelig på www.dsb.dk og fastlægger 6 styrende principper:

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

- Kunders, medarbejders eller samarbejdspartners data bliver ikke anvendt uden den fornødne hjemmel
- DSB forpligter sig til at sikre transparens om anvendelsen af indsamlede data
- DSB værner om individers personlige data, som 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 et data governance forum med det samlede ansvar for implementeringen af politiken med tilhørende retningslinjer og procedurer. Arbejdet har i 2023 haft fokus på dataetik og konkretiseringer heraf gennem udvidelse af retningslinjerne for data governance.

Vi opbevarer ikke personfølsomme data i en grad, som vurderes væsentligt ud fra et Dobbelt-Væsentlighedsperspektiv, da et brud vil kunne genoprettes. Et brud vil imidlertid kunne udløse en bøde afhængig af hændelsens karakter og omfang.



Infrastrukturarbejder på jernbanen

Risikobeskrivelse

DSB er i væsentligt omfang påvirket af de omfattende infrastrukturarbejder, som finder sted i disse år på flere jernbanestrækninger i hele landet. De spærringer, som er konsekvensen af infrastrukturarbejderne har fortsat med at være til stor gene for kunderne også i 2023. Situationen vil fortsætte i en længere årrække som følge af politisk besluttede investeringer i en nødvendig opgradering af jernbanen. Som togoperatør bidrager vi til at skabe muligheden for opgraderingen, men bliver også påvirket af markant øget behov for planlægning og re-planlægninger samt den kompleksitet, som trafikale spærringer tilfører driftens afvikling af jernbanetrafikken.

Potentielle konsekvenser

Som togoperatør er vi afhængig af, at infrastrukturen er tilgængelig. Udskiftning af forældede signaler på jernbanenettet samt elektrificering af alle hovedstrækninger, som er en forudsætning for at vi kan ibrugtage klimavenlige el-tog, påvirker driftseffektiviteten, da det i perioden, hvor ombygningen foregår, lægger store begrænsninger på, hvordan togtrafikken kan afvikles. Det øgede pres på trafikken øger risikoen for, at hændelser spreder store forsinkelser ud i jernbanenetværket, og for at kundepunktigheden falder. De mange infrastrukturarbejder øger også preset på planlægning af trafikken, da flere spærringer betyder markant øgede krav til, hvor meget re-planlægning af køre-, materiel- og togpersonaleplan, som vi skal levere hen over året. Meget sent indkommende ændringer til planen kan i sidste ende påvirke kvaliteten af planen og dermed øge risikoen for en lavere punktighed til gene for kunderne.

Mitigerende initiativer

Vi arbejder løbende på at minimere generne fra de igangværende og fremtidige planlagte infrastrukturarbejder over for vores kunder. Vi tilsigter, at bygge langsigtede planer, så de i højere grad giver mulighed for at genoprette trafikken, hvis forsinkelser skulle ske under afvikling af driften. Derudover har vi et kontinuerligt godt samarbejde med Banedanmark om at koordinere de mange re-planlægninger, og har i 2023 opbygget et fælles processtyringsværktøj til at understøtte afviklingen af planlægningsprocessen. Sidst så har vi implementeret en mere konservativ tilgang til at lægge planerne i forbindelse med spærringer, hvilket betyder, at vi nedjusterer trafikken. Dermed får planen bedre mulighed for at absorbere mindre forsinkelser.



Cyberangreb

Risikobeskrivelse

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 samt rapportering til ejer.

Potentielle konsekvenser

Et nedbrud eller forsøg på at skade virksomheden, kunderne, medarbejderne eller leverandørerne gennem uautoriseret adgang, ødelæggelse af data og systemer, korrupsion 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 gennem flere år, der har styrket DSB's forsvar og beredskab over for cyberkriminalitet. DSB har styrket og implementeret både 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. DSB har i løbet af 2023 yderligere styrket samarbejdet i transportsektoren og andre kritiske sektorer igennem blandt andet SektorCERT.

I 2024 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.



Klimaforandringer

Risikobeskrivelse

Klimaforandringer spiller en fortsat større rolle, og det forventes ifølge DMI, at vi i Danmark frem mod år 2100 vil opleve en stigning i antallet af ekstreme vejrhændelser med flere hedeølger, stormfloder, skybrud samt højere vandstande.

Potentielle konsekvenser

Ekstreme vejrhændelser må forventes i fremtiden at øge den direkte påvirkning af DSB's drift. I samarbejde med Banedanmark træffes der operativt løbende beslutninger, som for eksempel indebærer færre togafgange, nedsættelse af hastigheden og i nogle tilfælde driftstop på hele eller dele af nettet. Den type hændelser påvirker DSB's kunder og dermed også DSB's indtægter, men forebygger til gengæld risikoen for personskader og materielle skader.

Udover de direkte konsekvenser for selve afviklingen af togdriften, kan der opstå længerevarende følgevirkninger af mere ekstremt vejr. Det kan for eksempel være omfattende skader på materiel, stationer, værkstedsfaciliteter og længerevarende nedbrud eller funktionsnedsættelse af central infrastruktur.

Selvom DSB og Banedanmark samarbejder om at imødegå risici for passagererne og altid prioriterer sikkerheden først, kan ekstremt vejr i yderste konsekvens føre til omfattende skader på materiel og infrastruktur samt personskade og død for både personale og passagerer.

Mitigerende initiativer

DSB har et operativt beredskab i tilfælde af ekstreme vejrhændelser for henholdsvis ejendomme og togdrift. Beslutninger træffes i tæt samarbejde med Banedanmark der i øjeblikket investerer i en bedre digital overvågning af banen, som gør det lettere at forudse og håndtere voldsomt vejr.

Herudover tilpasser DSB og Banedanmark løbende infrastruktur og bygninger både med fokus på at sikre den eksisterende infrastruktur mod klimaforandringer samt at infrastrukturen i nye anlægsprojekter designes og dimensioneres, så den er fremtidssikret mod de negative effekter af klimaforandringer.

På det helt overordnede plan arbejder DSB for at reducere virksomhedens klimapåvirkninger i henhold til Paris-aftalen.



Leverandører

Etiske retningslinjer

Vores leverandører agerer som ambassadører for DSB, når de samarbejder med os og udfører opgaver for os. Derfor forventer vi af vores leverandører, at de deler vores grundlæggende værdier og lever op til forventningerne om god adfærd.

DSB søger at tage aktivt medansvar for samfundsmæssige udfordringer og forventer at vores leverandører støtter op herom og selv påtager sig et samfundsansvar.

Vi har tilsluttet os FN's Global Compact og forventer, at vores leverandører handler i overensstemmelse med initiativets 10 universelle principper om menneske- og arbejdsrettigheder og bidrage til opnåelsen af de 17 verdensmål i deres arbejde.

Vores leverandører skal overholde grundlæggende menneskerettigheder, jf. FN's Menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, herunder vedrørende forbud mod børnearbejde, udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

Samtidig skal vores leverandører 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, 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.

Vi tolererer ikke, at vores leverandører accepterer forskelsbehandling på grund af race, hudfarve, religion eller tro, politisk anskuelse, seksuel orientering, alder, handicap eller national, social eller etnisk oprindelse.

Vi stiller også krav om, at vores leverandører forpligter sig til at have en miljøpolitik, samt til i hele aftaleperioden at opretholde en officielt godkendt miljøstyringsordning som f.eks. ISO 14001, EMAS eller alternativt overholde tilsvarende krav fastsat af DSB.

Endelig kan der være mere specifikke krav der skal efterleves. Det kan være jernbanesikkerhedsmæssige krav, krav til databeskyttelse (GDPR), IT-sikkerhed osv.

Vores samarbejde med leverandører er således baseret på DSB's grundlæggende værdier for samfundsansvarlig og forretningsetisk adfærd.

De mere udførlige beskrivelser af DSB's Etiske retningslinjer for leverandører kan findes på www.dsb.dk.

DSB er underlagt EU's udbudsregler og har derfor faste rammer for indkøbsprocessen, som ikke kan fraviges. Alle indkøb håndteres gennem vores indkøbsafdeling og afdelingen sikrer en proaktiv og systematisk opfølgning på overholdelse af politikker og retningslinjer.

Antikorruption

DSB har en risikobaseret tilgang ved indgåelse af kontrakter. Ved gennemførelse af EU-udbud anmoder vi om serviceattest og om nødvendigt gør brug af udelukkelsesgrunde. Vi laver også en risikovurdering i forhold til korruption som går på geografisk placering af leverandøren. Ved

alle kontrakter med leverandører indarbejdes DSB's Etiske Retningslinjer (Code of Conduct), hvor der indgår krav til leverandøren om antikorrupsion.

I 2023 har der ikke været nogen sager, hvor DSB er blevet bekendt med, at en leverandør har været involveret i korruption.

Derudover gennemfører DSB regelmæssigt awareness kampagner rettet mod ledere og medarbejdere om antikorrupsion. Senest gennemførte vi en awareness kampagne ultimo december 2022 rettet mod ledere. Kampagnen tog udgangspunkt i DSB's Retningslinjer for modtagelse af gaver og andre fordele.

I efteråret 2024 er der planlagt en awareness kampagne med udgangspunkt i DSB's Politik for samfundsansvar, hvor anti-korrupsion vil udgøre et væsentligt element. I forbindelse med kampagnen vil medarbejderne blive opfordret til at gennemføre e-læringsprogrammet "Samfundsansvar", der udstikker rammerne for god adfærd i DSB.

I 2024 vil vi ud fra vores risikovurdering af leverandører tage kontakt til de leverandører, der har højest risiko og bede dem redegøre for hvordan de arbejder med antikorrupsion i forhold til de krav vi stiller i vores Etiske Retningslinjer (Code of Conduct for leverandører). Ud fra deres svar vil vi tage stilling til om der skal tages yderligere dialog med leverandørerne og evt. indgås handlingsplaner.

Betalingspraksis

DSB har samme betalingsbetingelser for alle virksomheder, uanset størrelsen på virksomheden eller kontraktens værdi, nemlig 30 dage netto.





Whistleblower

Vi ønsker at fremme en åben kultur, hvor man som ansat trygt kan henvende sig til sin leder, kolleger, HR, tillidsrepræsentant eller arbejdsmiljørepræsentant, hvis man oplever ulovligheder eller alvorlige uregelmæssigheder. Det er essentielt, at oplysninger om uregelmæssigheder i DSB kommer for dagens lys og bliver håndteret hurtigst muligt.

DSB's whistleblower-ordning bidrager hertil ved at give mulighed for at der - anonymt eller ikke anonymt - kan foretages indberetninger om kritisable forhold eller dispositioner, mistanke om ureglementeret adfærd som for eksempel overtrædelse af det forretningssetiske regelsæt, krænkelser eller økonomisk svig, som kan afdække strafbare forhold, grove og/eller gentagne overtrædelser af lovgivningen eller væsentlige interne retningslinjer i DSB, som kan påføre DSB et økonomisk tab eller skade DSB's omdømme.

Whistleblowerordningen skal supplere den direkte og daglige dialog på arbejdspladsen. Whistleblowerordningen har til formål at øge mulighederne for, at ansatte og samarbejdspartnere kan ytre sig om kritisable forhold i DSB uden at frygte for negative konsekvenser, at beskytte personer, som i god tro indgiver oplysninger til whistleblowerordningen, og at opdage fejl og forsømmelser og derved højne niveauet i DSB's ydelser.

DSB's whistleblowerordning omfatter modervirksomheden samt de tilknyttede virksomheder DSB Service & Retail A/S og DSB Ejendomsudvikling A/S.

Whistleblowerordningen administreres af chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget. Indberetninger foretages gennem en ekstern service-udbyders portal, hvortil der er adgang via DSB's interne og eksterne hjemmeside. Hvis indberetningen vedrører bestyrelsen, direktørkredsen eller den interne revision bliver sagen behandlet af en ekstern advokat. Den eksterne advokat sorterer alle indberetninger, før de overgives til administrator.

I overensstemmelse med DSB's politik for samfundsansvar tolererer vi ikke repressalier mod personer, der i god tro rejser en bekymring om en faktisk eller potentiel forseelse, hjælper nogen med at rejse en bekymring, eller samarbejder om at undersøge en forseelse. Repressalier er en overtrædelse af vores politik for samfundsansvar og vores værdier, og det skal ikke have negative konsekvenser at være whistleblower.

De nærmere forhold omkring whistleblowerordningen beskrives i whistleblowerpolitikken samt retningslinjer for whistleblowerordningen, som findes på såvel DSB's intranet som hjemmeside og kan tilgås af alle medarbejdere og eksterne samarbejdspartnere.

Hændelser

I 2023 er der modtaget 18 indberetninger i ordningen. Alle 18 sager er afsluttet og ingen af sagerne har medført politianmeldelser. 10 af sagerne er afvist, da de ikke var omfattet af whistleblowerordningens anvendelsesområde, og 8 sager har været realitetsbehandlet. De 8 realitetsbehandlede sager vedrørte henholdsvis påstande om seksuel chikane, krænkelser og grov chikane, påstand om dårlig trivsel og manglende ledelsesmæssig reaktion herpå samt påstand

om kvalitetsbrister i leverancer fra en bygningsleverandør.

Realitetsbehandlingen viste, at der ikke var evidens for den indberettede påstand om seksuelle krænkelser. De øvrige påstande blev helt eller delvist bekræftet og der blev iværksat tiltag til yderligere belysning og afhjælpning af forholdene. Ingen af indberetningerne har ført til en personaleretlig eller juridisk/økonomisk sanktionering.





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 16. marts 2023 (ordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2025.

Født: 1948

Formand for:

- 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 Lundbeck-fonden 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.
Genvalgt - valgt som næstformand 16. marts 2023 (ordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2025.

Født: 1963

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 16. marts 2023 (ordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2025.

Født: 1961

Medlem af:

- bestyrelsen for Eltronic A/S
- bestyrelsen for STG A/S
- Bestyrelsen for Falck IT Poland Sp. Z.o.o.

CIO i Falck A/S

Administrerende direktør i Falck Digital Technology Denmark A/S



Lene Feltmann Espersen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 22. august 2022 (ekstraordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2024.

Født: 1965

Formand for:

- bestyrelsen for Green Hub Denmark

Medlem af:

- bestyrelsen for KV Fonden
- bestyrelsen for Comundo
- bestyrelsen for Michael Goldschmidt HOLDING
- bestyrelsen for Green Building Council Denmark
- bestyrelsen for UIA2023



Carsten Gerner

Indtrådt i DSB's bestyrelse 24. april 2012 (ordinært virksomhedsmøde).
Genvalgt 19. april 2022 (ordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2024.

Født: 1953

Formand for:

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

Medlem af:

- 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 16. marts 2023 (ordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2025.

Født: 1972

Senior Partner i Copenhagen Infrastructure Partners



Thomas Bryan-Lund

Indtrådt i DSB's bestyrelse 10. marts 2020 (medarbejdervalgt).
Udløb af valgperiode: 2024.

Født: 1974

Lokomotivfører kørelærer (S-tog)



Preben Steenholdt Pedersen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 27. april 2011 (medarbejdervalgt).
Genvælgt 10. marts 2020 (medarbejdervalgt).
Udløb af valgperiode: 2024.

Født: 1956

Formand for:

- Dansk Jernbaneforbund
- TJM bolig A/S
- Forsikringsagenturforeningen afd. 1

Medlem af:

- bestyrelsen for LÅN & SPAR bank
- bestyrelsen for Jernbanernes Samarbejds- og Uddannelsesfond
- bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S
- bestyrelsen for Tjenestemændenes Forsikring
- bestyrelsen for Interesseforeningen
- bestyrelsen for Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Lokomotivinstruktør



Lone Riis Stensgaard

Indtrådt i DSB's bestyrelse 8. marts 2019 (medarbejdervalgt).
Genvælgt 10. marts 2020 (medarbejdervalgt).
Udløb af valgperiode: 2024.

Født: 1974

Fællestillidsrepræsentant for:

- HK Tjenestemænd

Overtrafikkontrollør



Direktion

Direktionens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.



Flemming Jensen, administrerende direktør

Ansæt i DSB siden 2015.

Født: 1959

Formand for:

- bestyrelsen for TP Aerospace
- bestyrelsen for Naviair

Medlem af:

- bestyrelsen for Industriens Arbejdsgivere i København
- forretningsudvalget og hovedbestyrelsen i Dansk Industri



Pernille Damm Nielsen, økonomidirektør

Ansæt i DSB siden 2022.

Født: 1974

Medlem af:

- bestyrelsen for Codeex



Jens Visholm Uglebjerg, direktør for Kommerciel

Ansæt i DSB siden 2022.

Født: 1970

Formand for:

- bestyrelsen for DOT I/S

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S
- bestyrelsen for Andel Energi A/S
- bestyrelsen for DI Transport
- udvalget DI Transport og Infrastruktur



Jürgen Müller, direktør for Strategi & Togmateriel

Ansæt i DSB siden 2015.

Født: 1970

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.

Født: 1957



Ledelse

Ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.



Mette Rosholm, direktør for Indkøb & Jura

Ansæt i DSB siden 2014.

Født: 1973

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.

Født: 1970

Formand for:

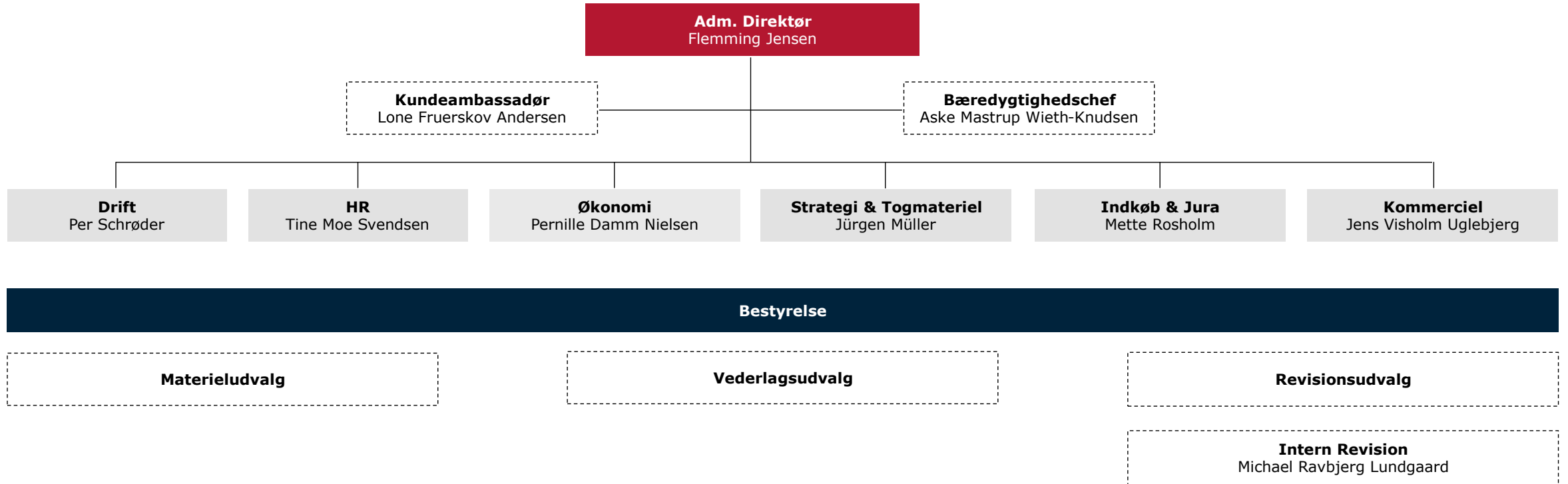
- bestyrelsen for Jernbanernes Arbejdsgiverforening
- bestyrelsen for Jernbanernes Samarbejds- og Uddannelsesfond

Medlem af:

- DI's udvalg for mangfoldighed
- Sounding Board for CBS Executive Fonden



Organisationsdiagram





ESG rapportering



ESG rapportering

EU Taksonomi

EU Taksonomi forordningen er et europæisk klassifikationssystem for økonomiske aktiviteter baseret på fælles definitioner af bæredygtighed.

Når en økonomisk aktivitet er miljømæssig bæredygtig vil den udgøre et væsentligt bidrag til at opnå EU's klima- og miljømål. Hovedparten af DSB's aktiviteter er omfattet af EU Taksonomien og en stor del opfylder kravene til, at kunne betegnes som bæredygtige.

Bæredygtige aktiviteter

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 miljømål og at aktiviteten overholder definerede sociale minimumsgarantier.

Som jernbanevirksomhed er vi omfattet af kravene til rapporteringen under punkterne:

- Mellembys passagertransport med jernbane, CCM 6.1
- Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej, CCM 6.3
- Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer, CCM 6.5
- Infrastruktur til jernbanetransport, CCM 6.14

- Renovering af eksisterende bygninger, bygge- og anlægsarbejder eller forberedelse heraf, CE 3.2
- Erhvervelse og ejerskab af bygninger, CCM 7.7

Taksonomi-bæredygtige aktiviteter opgøres som forholdet mellem henholdsvis omsætning, investeringer og omkostninger, der kan kvalificeres som bæredygtige gennem opfyldelse af screeningskriterierne beskrevet i taksonomiforordningen, samt koncernens samlede henholdsvis omsætning, investeringer og den andel af omkostningerne, som er omfattet af EU Taksonomi forordningen.

Anvendt regnskabspraksis vedrørende EU Taksonomiforordningen fremgår af efterfølgende sider.

Omsætning

De taksonomi omfattede aktiviteters andel af omsætningen udgør 88 procent, hvilket er et fald i forhold til 2022 på 1 procent point. De taksonomi-bæredygtige aktiviteter udgør 53 procent, svarende til niveauet i 2022.

Der er ingen væsentlige ændringer, hvor salget af henholdsvis diesel- og ældre eldrevne lokomotiver dog har en modsatrettet effekt på 1 procent point.

Salget sker i overensstemmelse med en gradvis udskiftning af vores aldrende dieseldrevne

togflåde med mere tids-svarende elektriske lokomotiver og togsæt.

Investeringer

De taksonomi omfattede aktiviteters andel af investeringerne udgør 95 procent, hvilket er en stigning ift. 2022 på 1 procent point.

De taksonomi-bæredygtige aktiviteter udgør 88 procent, en stigning på 12 procent point i forhold til 2022.

De væsentligste ændringer i forhold til 2022 er øgede forudbetalinger i forbindelse med opførelsen af DSB's fremtidige værksteder til håndtering af elektrisk materiel samt forudbetalinger i forbindelse med anskaffelse af nyt materiel.

Omkostninger

De taksonomi omfattede aktiviteters andel af de samlede omkostninger udgør 36 procent, hvilket er en stigning ift. 2022 på 1 procent point.

Andelen af omkostninger, som er omfattet af EU Taksonomiforordningen og som er miljømæssigt bæredygtige udgør 56 %, hvilket er en stigning i forhold til 2022 på 2 procent point og andelen som er taksonomiomfattet, men ikke bæredygtige udgør 44%, et fald i forhold til 2022 på 2 procent point.

Den væsentligste ændring i forhold til 2022 i andelen af bæredygtige omkostninger omfattet af taksonomi forordningen er et fald i afholdte infrastrukturafgifter, som følge af overdragelsen af Øresundstrafikken til Skånetrafiken i december 2022.

Tabellerne 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 den 28. november 2022 og som fastsætter rapporteringskravene for bæredygtighed med virkning fra rapporteringsåret 2024.

Modsat er der et tilsvarende fald i de ikke bæredygtige omkostninger omfattet af taksonomien, som skyldes øget anvendelse af elektriske lokomotiverne i del af den internationale trafik til og fra Tyskland, som tidligere blev kørt med dieseldrevne IC3 togsæt.



Tabel 9: EU Taksonomi Omsætning

	Kode (2)	Absolutte omsætning (3)		Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Minimumsgarantier (17)	Andel af omsætningen, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, år 2022 (18)	Kategori (mulig-heds-skabende aktivitet) (19)	Kategori (omstillings-aktivitet) (20)	
		DKKm	Pct	Modvirkning af klimaændringer (5)	Tilpasning til klimaændringer (6)	Vand- og havressourcer (7)	Forurening (8)	Cirkulær økonomi (9)	Biodiversitet og økosystemer (10)	Modvirkning af klimaændringer (11)	Tilpasning til klimaændringer (12)	Vand- og havressourcer (13)	Forurening (14)	Cirkulær økonomi (15)	Biodiversitet og økosystemer (16)					Ja/Nej
Økonomiske aktiviteter (1)																				
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet																				
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																				
Mellembypassagertransport med jernbane	CCM 6.1	4.237	37%	Ja	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	37%	Ja	Nej
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	1.810	16%	Ja	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	16%	Ja	Nej
Omsætning, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		6.047	53%	100%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A									53%		
Hvoraf muliggør			39%																	
Heraf overgangsperiode																				
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																				
Mellembypassagertransport med jernbane	CCM 6.1	2.963	26%															26%		
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	865	8%															9%		
Erhvervelse og ejerskab af bygninger	CCM 7.7	167	1%															2%		
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)		3.995	35%															37%		
I alt (A.1 + A.2)		10.042	88%															89%		
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet																				
Omsætning, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		1.375	12%																	
I alt (A + B)		11.417	100%																	



Tabel 10: EU Taksonomi Investeringer

Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Abso- lutte CAPEX (3) DKKm	Andel af CAPEX (4) Pct	Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Mini- mums- garan- tier (17) Ja/Nej	Andel af CA- PEX, der er i overens- stemmelse med klassifi- cerings- systemet, år 2022 (18) Pct	Kategori (mulig- heds- ska- bende aktivi- tet) (19) M	Kategori (omstil- lings- aktivi- tet) (20) O
				Modvirk- ning af klima- ændringer (5) Ja/Nej	Tilpasning til klima- ændringer (6) Ja/Nej	Vand- og hav- ressourcer (7) Ja/Nej	For- urening (8) Ja/Nej	Cirkulær økonomi (9) Ja/Nej	Bio- diversitet og øko- systemer (10) Ja/Nej	Modvirk- ning af klima- ændringer (11) Ja/Nej	Tilpasning til klima- ændringer (12) Ja/Nej	Vand- og hav- ressourcer (13) Ja/Nej	For- urening (14) Ja/Nej	Cirkulær økonomi (15) Ja/Nej	Bio- diversitet og øko- systemer (16) Ja/Nej				
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet																			
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																			
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM 6.1	1.231	38%	Ja	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	62%	Ja	Nej
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	1.615	50%	Ja	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	13%	Ja	Nej
Omkostninger, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		2.846	88%	100%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A								76%		
Hvoraf muliggør			62%																
Heraf overgangsperiode																			
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																			
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM 6.1	217	7%														15%		
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	18	1%														4%		
Omkostninger, 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)		235	7%														19%		
I alt (A.1 + A.2)		3.081	95%														94%		
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet																			
Omkostninger, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		157	5%																
I alt (A + B)		3.238	100%																



Tabel 11: EU Taksonomi Omkostninger

	Kode (2)	Absolutte omkostninger (3) DKKm	Andel af omkostninger (4) Pct	Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Minimums-garantier (17) Ja/Nej	Andel af omkostningerne, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, år 2022 (18) Pct	Kategori (mulig-heds-ska-bende aktivitet) (19) M	Kategori (omstillings-aktivitet) (20) O
				Modvirkning af klimaændringer (5) Ja/Nej	Tilpasning til klimaændringer (6) Ja/Nej	Vand- og hav-ressourcer (7) Ja/Nej	Forurening (8) Ja/Nej	Cirkulær økonomi (9) Ja/Nej	Bio-diversitet og økosystemer (10) Ja/Nej	Modvirkning af klimaændringer (11) Ja/Nej	Tilpasning til klimaændringer (12) Ja/Nej	Vand- og hav-ressourcer (13) Ja/Nej	Forurening (14) Ja/Nej	Cirkulær økonomi (15) Ja/Nej	Bio-diversitet og økosystemer (16) Ja/Nej				
Økonomiske aktiviteter (1)																			
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet																			
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																			
Mellembypassagertransport med jernbane	CCM 6.1	-1.681	48%	Ja	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	47%	Ja	Nej
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	-290	8%	Ja	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	7%	Ja	Nej
Omkostninger, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		-1.971	56%	100%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A								54%		
Hvoraf muliggør			31%																
Heraf overgangsperiode																			
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																			
Renovering af eksisterende bygninger	CE 3.2	-38	1%														1%		
Mellembypassagertransport med jernbane	CCM 6.1	-1.320	37%														38%		
Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej	CCM 6.3	-69	2%														2%		
Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer	CCM 6.5	-8	0%														0%		
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	-129	4%														4%		
Omkostninger, 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)		-1.564	44%														46%		
I alt (A.1 + A.2)		-3.535	100%														100%		
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet																			
Omkostninger, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		0	0%																
I alt (A + B)		-3.535	100%																



Regnskabspraksis vedrørende EU Taksonomiforordningen

Vi rapporterer på EU-Taksonomiforordningen iht. Europa Parlamentets og Rådets Forordning 2020/852 af 18. juni 2020 og supplerende reguleringer hertil i forordning 2023/2486 og i henhold til direktiv 2013/34/EU om ikke-finansielle rapportering.

Taksonomiforordningen og supplement med tilhørende tekniske screeningskriterier fastlægger de betingelser, som en økonomisk aktivitet skal opfylde for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtig inden for rammerne af EU-klasificeringssystemet. Herunder at den økonomiske aktivitet bidrager væsentligt til at nå et eller flere af de 6 miljømål og samtidig undlader at gøre væsentlig skade på de øvrige miljømål.

- 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

Minimumsgarantier

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.

De overordnede rammer ift. menneskerettigheder, herunder sociale og personaleforhold er beskrevet i afsnittet om sociale forhold og governance og kan findes i DSB's politik for samfundsansvar.

Politikken er vedtaget af DSB's bestyrelse og 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.

Politik for samfundsansvar kan findes på www.dsb.dk.

Screeningsproces for aktiviteter

Taksonomi-omfattede aktiviteter angiver, hvor stor en andel af koncernens henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger, der udgøres af økonomiske aktiviteter, som er omfattet af forordningen. Taksonomi-bæredygtige aktiviteter angiver om aktiviteten også opfylder kriterierne for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtig.

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

Mellembys passagertransport med jernbane, CCM 6.1, 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.

Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej, CCM 6.3, omfattende køb, finansiering, leasing, udlejning og drift af transportkøretøjer i byer og forstæder til personbefordring og personbefordring ad landevej. Aktiviteten skal leveres uden CO₂ emissioner (fra udstødning).

- DSB yder i forbindelse med f.eks. sporarbejder erstatningskørsel for passagererne i form af buskørsel på de berørte strækninger.

Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer, CCM 6.5, omfattende køb, leje, leasing og drift af køretøjer. Aktiviteten må indtil 31. december 2025 maksimalt have CO₂ emissioner på 50 gram CO₂ pr. km. og fra 2026 ingen emissioner.

- DSB's aktiviteter omfatter leasing af et antal person- og varebiler i forbindelse med driften af bl.a. stationer og værksteder.

Infrastruktur til jernbanetransport, CCM 6.14 hvor aktiviteten blandt andet omfatter overførsel af passagerer fra jernbane til jernbane eller fra andre former til jernbane, herunder stationer.

- Under dette punkt henregnes DSB's vedligeholdelse af stationer.

Renovering af eksisterende bygninger, CE 3.2, bygge- og anlægsarbejder eller forberedelse heraf.

- Under dette punkt henregnes omkostninger og indtægter ifm. renovering og vedligeholdelse af bygninger og arealer, som ikke er stationer.

Erhvervelse og ejerskab af bygninger, CCM 7.7

- Under dette punkt henregnes omkostninger og indtægter ifm. drift og vedligeholdelse af bygninger og arealer med relation til togdriften eller ejendomsudviklingsprojekter i tilknytning til togdriften. Herudover også omkostninger og indtægter mhp. fremtidigt salg eller udleje af bygninger og arealer.

Aktiviteter omfattet af taksonomien

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 taksonomien og koncernens samlede henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger.

De 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, og koncernens samlede henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger.

Omsætning

Omsætning omfattet af taksonomiforordningen er opgjort, som den andel af DSB's omsætning,



der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter og omfatter passageromsætning, trafikkontraktindtægter, indtægter ved reparation og vedligehold af togmateriel, ved salg eller udlejning af ejendomme og arealer, ved udlejning af togmateriel samt arbejde udført for egen regning og opført under aktiver. Indtægter ved salg af kioskvarer mv. er ikke en del af de taksonomiomfattede økonomiske aktiviteter 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, nye værksteder, store eftersyn - herunder indkøb af omløbs- og reservedele, samt investeringer på stationer. Investeringer i relation til kiosktaktiviteter er ikke medtaget, da de ikke er omfattet af Taksonomiforordningen.

Driftsomkostninger

Driftsomkostninger omfatter den andel af DSB's omkostninger, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter, herunder primært omkostninger ifm. reparation og vedligeholdelse af materiel, renovering af bygninger, kortfristede leasingkontrakter, samt andre direkte udgifter, der vedrører den daglige vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver. Det er vurderet, at definitionen ikke omfatter personaleudgifter ved fremføring af tog, omkostninger til energi ved fremføring, centralt og decentralt overhead samt omkostninger ifm. salg af kioskvarer mv.

Aktiviteter under taksonomien som opfylder screeningskriterierne

Omsætning

Tæller: Den del af omsætningen, som efterlever de tekniske screeningskriterier om ingen direkte CO₂-emissioner (fra udstødning) er medtaget. Det omfatter overvejende den passageromsætning og kontraktbetaling, som er genereret af den elektriske togdrift, som ikke har CO₂ emissioner og omsætning ved bl.a. drift og vedligeholdelse af stationer. Sikkerheds- og trafikeringssystemer, planlægningstjenester mv. er også medtaget. Omsætning ved aktiviteter der er foretaget med dieseldreven traktion er ikke medtaget.

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede omsætningsdele kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner: DSB Koncernens samlede indtægter, som de fremgår af note 2.1, 2.2 og 2.3

Investeringer

Tæller: Investeringer omfatter den andel af DSB's investeringer, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter og består blandt andet af investeringer i nyt eldrevet togmateriel, nye værksteder, store eftersyn - herunder indkøb af omløbs- og reservedele samt investeringer på stationer og i salgs- og informationssystemer. Investeringer i relation til kiosktaktiviteter og salg af ejendomme og arealer er ikke medtaget, idet disse økonomiske aktiviteter ikke er omfattet af Taksonomiforordningen.

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede omsætningsdele kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner: DSB Koncernens tilgang af immaterielle og materielle anlæg, som de 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, som primært vedrører omkostninger ifm. reparation og vedligeholdelse af materiel, renovering af bygninger, samt andre direkte udgifter, der vedrører den daglige vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver.

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede omsætningsdele kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner: Koncernens samlede driftsomkostninger, fraregnet den andel af DSB's driftsomkostninger, som ikke er omfattet af taksonomien. Det er vurderet, at definitionen ikke omfatter bl.a. personaleudgifter ved fremføring af tog, omkostninger til energi ved fremføring, centralt og decentralt overhead samt omkostninger ifm. salg af kioskvarer mv.

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, 2023/2486 samt de tekniske screeningskriterier.

Det er de samme overvejelser der gør sig gældende indenfor såvel omsætning, investeringer og omkostninger.

Modvirkning af klimaændringer

Passagertransport med tog er grundlæggende en aktivitet der bidrager til at modvirke klimaændringer, idet CO₂ udledningen er lavere end for andre transportmidler. Elektrisk togtrafik er anført til at bidrage til modvirkning af klimaændringer.

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

DSB er midt i anskaffelsen af nyt elektrisk materiel til erstatning af det nuværende dieselmateriel. Det medfører over de kommende år en kraftig reduktion i forbruget af dieselolie og dermed en markant reduktion i CO₂ udledningen.

Frem mod 2030 vil CO₂ udledningen blive reduceret til 0, dels pga. omstillingen til elektrisk drift og dels pga. Danmarks nationale ambitioner og 100 procent vedvarende elektricitet i 2030.

S-togs trafikken er 100 procent elektrisk mens 45 procent af fjern- og regionaltrafikken er elektrisk. Samlet er 64 procent af trafikken elektrisk i 2023.

Tilsvarende togtrafikken så omstilles DSB's øvrige drift til at være CO₂ neutral i 2030.



Tilpasning til klimaændringer

DSB's trafik køres på infrastruktur, som er ejet af og forvaltes af Banedanmark og Sund & Bælt. De største konsekvenser for DSB sker når klimaændringer påvirker anvendelsen af den trafikale infrastruktur.

Infrastrukturen (Banedanmark og Sund & Bælts) samt stort set alle DSB's aktiver har alle en levetid der overstiger 10 år. En del af DSB rullende materiel, vil indenfor en periode på 10 år vil blive udskiftet.

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

Det er vurderingen at konsekvenserne typisk vil være relativ korte (1/2-2 dage) begrænsninger i trafikken, og dermed kortsigtede konsekvenser for DSB's forretning. Konsekvenserne vil være nedsættelse af hastigheden, reduktion af frekvensen eller helt indstilling af driften.

Skaderne og konsekvenserne adskiller sig ikke fra dem der løbende opstår i forbindelse med skinnebrud, nedrivning af køreledning mv.

Banedanmark har i samarbejde med jernbanselskaberne i Danmark udarbejdet beredskabsplaner således at de trafikale konsekvenser er

kendte og hurtigt kan implementeres med så få konsekvenser som muligt,

Konkret er der udarbejdet en disponeringsplan i tilfælde af storm, som beskriver 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, og det er antal passagerer i DSB's tog ligeledes, hvilket dermed påvirker DSB's indtægter kortvarigt.

Storm er den hyppigste årsag til begrænsninger af trafikken i Danmark. Ud fra klimaprognoserne forventes det også at være tilfældet fremover. Det er derfor også for storm at der er udarbejdet en samlet plan.

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 som er et middel scenarie fra FN og RCP8,0 som er et pessimistisk scenarie, 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 mht. 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 passagertransport med jernbane er det i forordningen, (EU) 2020/852, fastsat til ikke at være relevant.

Omstilling til en cirkulær økonomi

DSB arbejder målrettet med både at reducere affaldsmængderne og sikre at den størst mulige andel genanvendes. Strategisk har DSB fastsat et affaldsmål i 2030 om mindst 90 procent genanvendelse af affald.

DSB har i dag affaldsindsamling på alle værksteder, ved bygge og anlægsprojekter, indsamling af papir på de administrative arbejdspladser. Der vil løbende blive taget nye skridt i takt med affaldssektorens udvikling mht. håndtering af nye fraktioner.

I de kommende år arbejder vi målrettet med kildesortering af det kundevedtæ af affald, hvilket i dag er den affaldsmængde med den laveste genanvendelse.

En række af komponenterne på det rullende materiel sendes til renovering før de genindsættes hvilket er med til at holde affaldsmængden nede.

Forebyggelse og nedkæmpning af forurening

DSB arbejder aktivt for at reducere forureningen fra virksomhedens aktiviteter. Omstillingen fra diesel drift til elektrisk drift vil give en klar reduktion af luftforureningen samt reducere risikoen for jordforurening ifm. tankning af diesellole.

Motorerne til DSB's diesellitra IC3 og IC4 er leveret før 2006 hvor EU's krav til motorer i togmateriel trådte i kraft. Motorerne lever op til kravene for den bedste lastbilmotor på anskaffelsestidspunktet, hvilket var Euro III. Motorerne lever således ikke op til kravene i forordning 2016/1628 bilag II.

Samtidig med elektrificering af trafikken i de kommende år etablerer DSB 3 nye værksteder, som alle vil være certificeret efter DGNB standarder. Vaskehaller, fækaliætømning indrettes efter de nyeste standarder for at reducere risikoen for påvirkning af omgivelserne.

Derudover har DSB spildbakken i forbindelse med tankning af materiellet, olieudskillere på kloaker, kildesortering af affald på værksteder mv.

DSB sælger eller byudvikler løbende arealer der ikke længere skal anvendes til jernbaneformål. I den forbindelse håndteres eventuel jordforurening fra tidligere aktiviteter.

Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer

I forhold til passagertransport med jernbane er det i forordningen, (EU) 2020/852, fastsat til ikke at være relevant.



KPI resultater

ESG	Nr.	KPI	Enhed	2019	2020	2021	2022	2023
Environmental	1	Taksonomi-aligned omsætning	%				53	53
	2	Taksonomi-aligned omkostninger	%				54	56
	3	Taksonomi-aligned investeringer	%				76	88
	4	CO ₂ e, scope 1	Ton CO ₂ e	175.996	172.026	146.930	121.657	115.470
	5	CO ₂ e, scope 2	Ton CO ₂ e	45.360	40.669	45.913	47.074	29.969
	6	CO ₂ e, intensitet	Ton CO ₂ e/kr.	0,000021	0,000022	0,000019	0,000017	0,000014
	7	Energiforbrug, hele DSB	mio. GJ	3,59	3,50	3,23	3,11	2,91
	8	Energiintensitet	GJ/kr.	0,000333	0,000359	0,000321	0,000304	0,000276
	9	Vandforbrug	m ³	179.247	145.528	129.662	138.214	144.969
	10	Partikeludledning	Ton	17	16	11	6	6
	11	Bortskaffet affald	Ton	12.520	8.137	7.423	8.087	7.049
	12	Affald til genanvendelse	%	57%	46%	40%	32%	35%
	13	Miljøforhold (henvendelser)	Antal	89	93	85	81	73
Social	14	Sygefravær, DSB	%	4,3	4,7	4,2	5,1	5,2
	15	Arbejdsulykker LTIFR, DSB	Antal	14,0	13,2	20,1	12,7	11,1
	16	Alvorlige arbejdsulykker	Antal	24	25	24	21	30
	17	Arbejdsulykker pga. vold og trusler	Antal	190	110	140	146	163
	18	Signalforbikørsler	Antal	217	169	202	159	172
	19	Væsentlige ulykker	Antal	10	8	10	18	12
	20	Alvorligt tilskadekomne i toget	Antal	12	0	0	0	0
	21	Medarbejdertilfredshed	5 pkt skala	3,5	3,9	3,8	3,9	3,9
	22	Medarbejderomsætningshastighed	%	10,6	10,5	11,5	14,4	14,6
	23	Fuldtidsarbejdsstyrke	FTE	6.866	6.757	6.061	5.951	5.894
	24	Kønsdiversitet i organisationen	%	23,9	24,3	25,2	26,8	27,5
	25	Kønsdiversitet - Øverste ledelsesorgan (Bestyrelsen)	%	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0
	26	Kønsdiversitet - Virksomhedens øverste ledelsesniveauer	%	29,6	30,0	30,6	41,8	40,5
	27	Kønsdiversitet - Virksomhedens øvrige ledelsesniveauer	%	28,6	30,0	28,6	33,2	35,1
	28	Lønforstel ml. køn	Gange	1,08	1,08	1,07	1,06	1,05
29	Ansatte med anden etnicitet	%	8,5	8,8	10,2	12,1	13,3	
30	Kontorelever og lærlinge	Antal	99	90	94	84	68	
31	Børneguides	Antal	15.591	11.411	11.063	11.072	10.791	
32	Handicapassistancer	Antal	18.000	9.167	13.284	18.814	19.644	
Governance	33	Lønforstel ml. CEO & medarbejder	Gange	13,5	15,5	14,0	13,5	13,5
	34	Whistleblowerordning	Antal	3	5	4	5	18
	35	Compliance, antal certificeringer	Antal	4	4	5	6	6
	36	SLS - en naturlig del af hverdagen	5 pkt skala	3,4	3,7	3,8	3,8	4,0



KPI definitioner

ESG	Nr.	KPI	Definition
Environmental	1	Taksonomi-aligned omsætning	Andelen af DSBs 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. Standard: EU taxonomy, forordning 2023/2486 af 27. juni 2023, andel der indgår i EU-taksonomiens alignment definition.
	2	Taksonomi-aligned omkostninger	Andelen af DSBs omkostninger, der kan henføres til økonomiske aktiviteter under EU-taksonomiens definitioner under 6.1 Mellembys-passagertransport med jernbane og 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. Standard: EU taxonomy, forordning 2023/2486 af 27. juni 2023, andel der indgår i EU-taksonomiens alignment definition.
	3	Taksonomi-aligned investeringer	Andelen af DSBs 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. Standard: EU taxonomy, forordning 2023/2486 af 27. juni 2023, andel der indgår i EU-taksonomiens alignment definition.
	4	CO ₂ e, scope 1	CO ₂ -udledning fra scope 1. Samlet udledning af CO ₂ -ækvivalenter fra diesel til tog, brændstof til biler samt fyringsolie og gas til opvarmning. Standard: The Greenhouse Gas Protocol (GHG).
	5	CO ₂ e, scope 2	CO ₂ -udledning fra scope 2. Samlet udledning af CO ₂ -ækvivalenter fra elektricitet til tog og øvrig drift samt fjernvarme. Standard: The Greenhouse Gas Protocol (GHG).
	6	CO ₂ e, intensitet	Samlet udledning af CO ₂ -ækvivalenter for scope 1 og 2 divideret med nettoomsætningen. Standard: The Greenhouse Gas Protocol (GHG).
	7	Energiforbrug, hele DSB	Samlet energiforbrug til togdrift og øvrig drift (bygninger, faste anlæg, tjenestebiler), opgjort pba. forbrugsopgørelse ved måler aflæsninger og årlige opgørelser fra leverandører.
	8	Energiintensitet	Det totale energiforbrug divideret med nettoomsætningen.
	9	Vandforbrug	Forbrug af vand fra vandværker pba. forbrugsopgørelse baseret på måler aflæsninger og årlige opgørelser fra leverandører.
	10	Partikeludledning	Mængden af partikler fra dieseltogenes motorer målt i ton.
	11	Affaldsmængder	Bortskaffede affaldsmængder inkl. byggeaffald. Standard: Kommunale affaldsregulativer- og vejledninger fra Miljøstyrelsen og EAK-koder.
	12	Affald til genanvendelse	Andel af affald til genanvendelse i forhold til den totale affaldsmængde. Standard: Kommunale affaldsregulativer- og vejledninger fra Miljøstyrelsen og EAK-koder.
	13	Miljøforhold (henvendelser)	Henvendelser fra kunder, naboer og myndigheder om miljøforhold, typisk støjforurening eller luftkvalitet.
Social	14	Sygefravær, DSB	Eget sygefravær pr. medarbejder i procent af antal arbejdstimer.
	15	Arbejdsulykker med fravær LTIFR, DSB	Antal arbejdsulykker som medfører mindst 1 hel fraværsdag divideres med antallet af millioner præsterede arbejdstimer. Standard: Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal.
	16	Alvorlige arbejdsulykker	En alvorlig arbejdsulykke, hvor der er registreret fravær på 21 dage og opefter.
	17	Arbejdsulykker pga. vold og trusler	Det samlede antal arbejdsulykker hvor DSB's medarbejdere udsættes for vold og trusler.
	18	Signalforbikørsler	Signalforbikørsler på områder hvor Banedanmark kan sætte signal. Standard: BEK nr. 707 af 20. maj 2020.



ESG	Nr.	KPI	Definition
Social	19	Væsentlige ulykker	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 seks 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 terrorhandling. KPIet omfatter S-tog og Fjerntog. Definitionen fra Trafik- & Byggestyrelsens vejledning i indberetningsbekendtgørelsen. Standard: BEK nr. 707 af 20. maj 2020.
	20	Alvorligt tilskadekomne i toget	Måling af antal passagerer, der omkommer eller indlægges på hospital i mere end 24 timer pga skader, de har pådraget sig som følge af ophold i tog.
	21	Medarbejdertilfredshed	Årlig måling af medarbejdertilfredsheden. Spørgeskemaundersøgelsen bidrager til klarlægning af, hvor der er brug for at sætte ind med trivselsforbedrende tiltag. Standard: Ennova trivselsmåling.
	22	Medarbejderomsætningshastighed	Antal forladende FTE'er / FTE'er * 100. Standard: Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal.
	23	Fuldtidsarbejdsstyrke	Gennemsnitligt antal beskæftigede i regnskabsåret. Standard: Årsregnskabsloven § 68.
	24	Kønsdiversitet i organisationen	Andel kvindelige medarbejdere i forhold til alle medarbejdere (FTE). Standard: Finansforeningens Nøgletalsvejledning.
	25	Kønsdiversitet - Øverste ledelsesorgan (Bestyrelsen)	Kvindelige generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer ift. alle generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer. Standard: Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal.
	26	Kønsdiversitet - Virksomhedens øverste ledelsesniveauer	Kvindelige direktører og ledere med ref. til direktører (FTE) ift. Direktører og ledere med ref. til direktører (FTE). Standard: Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal..
	27	Kønsdiversitet - Virksomhedens øvrige ledelsesniveauer	Kvindelige ledere uden ref. til direktører (FTE) ift. Ledere uden ref. til direktører (FTE). Standard: Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal.
	28	Lønforskel ml. køn	Forskellen mellem den gennemsnitlige bruttotimeløn for mandlige lønmodtagere og for kvindelige lønmodtagere i procent af den gennemsnitlige bruttotimeløn for mandlige lønmodtagere. Standard: Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal.
	29	Ansatte med anden etnicitet	Antal ansatte med anden etnicitet ift. den fulde arbejdsstyrke.
	Governance	30	Kontorelever og lærlinge
31		Børneguides	Antal rejser med børneguide i tog, der tilbyder børneguide.
32		Handicapassistancer	Antal udførte handicapassistancer i DSB, inklusiv antal udførte for eksterne togoperatører.
33		Lønforskel ml. CEO & medarbejder	CEO kompensation / Median medarbejderløn. Standard: Erhvervsstyrelsens vejledning til ESG nøgletal.
34		Whistleblowerordning	Modtagne indberetninger i whistleblowerportalsystemet EQS.
35		Compliance, antal certificeringer	KPI'en omfatter seks certifikater: ISO14001, ISO 9001, ISO27001, DS/ISO 45001:2018, Sikkerhedscertifikat og ECM. KPI'en måler på, hvorvidt eksterne certificerede og auditerede certifikater er blevet generhvervet/recertificeret ved endt certificeringsperiode.
36		SLS - en naturlig del af hverdagen	Kvalitativt sikkerhedsmål der skal understøtte en fortsat integration af sikkerhedsledelse i DSB. Standard: EU-forordning 2018/762 af 08/03/2018 samt BEK nr 712 af 20/05/2020.



Resultater





Resultater

Hoved- og nøgletal

Koncern (mio. kr.)	2019 ¹⁾	2020 ¹⁾	2021 ¹⁾	2022	2023	4. kvartal	
						Ændring pct	2023
Resultatopgørelse i mio. kr.							
Nettoomsætning ²⁾	10.765	9.741	10.062	10.212	10.550	3	2.704
Resultat før af- og nedskrivninger	2.014	1.301	2.186	1.544	1.511	-2	345
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.551	1.335	1.315	1.243	1.034	-17	328
Resultat af primær drift	-1.537	-34	871	301	477	58	17
Finansielle poster, netto	-104	-70	-66	-72	-52	-28	-19
Resultat før skat	-1.641	-104	805	229	425	86	-2
Årets resultat	-1.276	-57	623	257	320	25	-14
Balance							
Balancesum	12.081	12.147	13.722	13.990	14.094	1	14.094
Investeringer i materielle anlægsaktiver	829	823	1.361	1.886	3.157	67	942
Egenkapital i alt	4.345	4.092	5.093	5.688	5.868	3	5.868
Rentebærende gæld, netto	3.320	2.826	2.725	2.729	4.130	51	4.130
Nøgletal							
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)*	18,7	13,4	21,7	15,1	14,3	-5	12,8
Overskudsgrad (EBIT margin)*	-14,3	-0,3	8,7	2,9	4,5	55	0,6
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	-13,8	0,0	9,2	2,9	3,9	34	0,0
Gearing*	1,6	2,2	1,2	1,8	2,7	50	12,0
Soliditetsgrad*	36,0	33,7	37,1	40,7	41,6	2	41,6
Gennemsnitligt antal fuldtids-beskæftigede	6.866	6.757	6.061	6.026	6.113	1	6.031

Hoved- og nøgletal (fortsat)

DSB-koncernen (mio. kr.)	2019 ¹⁾	2020 ¹⁾	2021 ¹⁾	2022	2023	4. kvartal	
						Ændring pct	2023
Kunder							
Antal rejser (mio.)	187,5	120,2	118,1	163,7	162,4	-1	42,2
Antal rejser korrigeret for afgivet trafik (mio.)	166,6	111,5	110,2	149,1	162,4	9	42,2
Omdømme³⁾							
DSB	58,5	66,2	70,4	71,0	71,1	0	70,8
Kundepunktlighed							
Fjern- & Regionaltog (procent)	79,1	86,7	78,6	73,3	71,7	-2	70,1
S-tog (procent)	93,0	94,4	92,0	94,2	95,9	2	94,8
Produktivitet							
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	31,0	20,5	23,5	31,6	33,0	4	34,1
Passageromsætning pr. pladskilometer korrigeret for Metrodobbeltfaktor (øre/km)	32,3	21,5	23,5	31,6	33,0	4	34,1
Omkostninger pr. pladskilometer (øre/km) ⁴⁾	59,7	56,2	56,5	57,2	61,1	7	67,1

¹⁾ Sammenligningstal for 2019-2021 er tilpasset i forbindelse med ændret klassifikation i 2023.

²⁾ Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende jernbanevirksomheden.

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

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

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

”Vi har set stigende omkostninger til energi samt reparation og vedligeholdelse. Hjulpet af væsentlige indtægter af engangskarakter, har vi opnået et resultat før skat på 425 mio. kr. Effektiv omkostningsstyring er fortsat højt på agendaen.”

Pernille Damm Nielsen, økonomidirektør

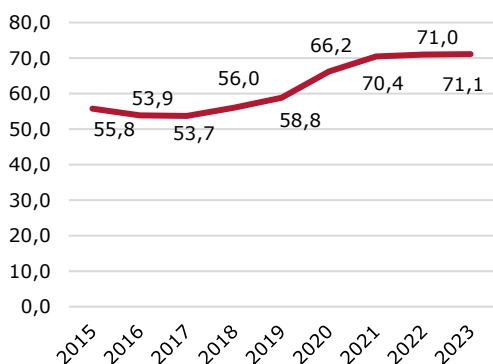


Kunder

Godt omdømme

DSB gik ud af december med en omdømmescore på 73,1 og har dermed et godt udgangspunkt at bygge videre på.

Figur 14: Omdømme – gennemsnit for året



Kundepunktighed historisk høj for sS-tog, men udfordret for Fjern- & Regionaltog

S-tog har i 2023 været præget af historisk høj kundepunktighed. I 2023 er kundepunktigheden 95,9 procent mod 94,2 procent sidste år.

Fjern- & Regionaltog har været udfordret på kundepunktigheden i 2023, som sluttede på

71,7 procent. Det er under trafikkontraktens mål på 75,0 procent og lavere end i 2022.

Tabel 12: Kundepunktighed¹⁾

Procent	2023	2022	Vækst	
			Abs.	Pct.
S-tog	95,9	94,2	1,7	2
Fjern- & Regionaltog	71,7	73,3	-1,6	-2

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

Den høje kundepunktighed for S-tog i 2023 kan henføres til, at der dels har været markant færre fejl på infrastrukturen, herunder både signaler og spor, dels færre fejl som skyldes DSB forhold.

Vi har løbende set en forbedring af S-tog kundepunktighed i takt med, at CBTC blev fuldt udullet i 2022. Den fulde ibrugtagning af det digitale signalsystem har betydet, at der har været en markant reduktion af antallet af fejl på signalerne.

For Fjern- & Regionaltog har kundepunktigheden i 2023 været udfordret det meste af året. Kundepunktigheden i 1. kvartal startede godt og lå højere end i samme periode i 2022. Dette blev opnået som følge af en række justeringer til køreplanen for 2023, der sikrede en mere robust drift.

Fra 2. kvartal og frem har kundepunktigheden i 2023 været udfordret og ligget under niveauet for 2022. Den har været udfordret i forbindelse med de store infrastrukturarbejder, idet

sporarbejderne medfører større risiko for fejl og generelt sætter togtrafikken under pres.

Udover de store infrastrukturarbejder har kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog i 2023 også været udfordret af større omfang af fejl på konventionel infrastruktur samt fejl på DSB's materiel.

Af større hændelser, som gav akutte driftsforstyrrelser og påvirkede punktligheden negativt i 2023 kan nævnes en væltet køreledningsmast ved Fjenneslev den 21. april, overenskomststridige arbejdsnedlæggelser blandt stationsbetjente og håndværkere på DSB's værksteder i juni, køreledningsnedfald mellem Sorø og Slagelse den 18. august samt flere dage med ekstremvejr, herunder storme i januar, februar og august samt november måneds stormflod, der ramte store dele af landet.

Der er i 2023 udbetalt mere end 60 mio. kr. i rejsetidsgarantiekompensation til kunder, primært i Fjern- og Regionaltrafikken.

Store infrastrukturarbejder i 2023

Der er i løbet af 2023 gennemført en række større infrastrukturarbejder i forbindelse med elektrificering og sporfornyelser i Østjylland samt sporarbejder mellem Slagelse og Odense. I forbindelse med arbejderne var der i uge 30 helt lukket både på hovedstrækningen Slagelse-Odense-Fredericia samt mellem Roskilde og Ringsted, hvor der i stedet kørte togbusser på begge strækninger.

Afviklingen af Banedanmarks infrastrukturarbejder i sommeren 2023 forløb generelt godt og blev afsluttet til tiden, så DSB kunne genoptage

driften som planlagt. Planlægning og afvikling af drift op til og under infrastrukturarbejderne har været håndteret i et tæt og godt samarbejde med Banedanmark.

Tiltag i Køreplan 2024

Den 10. december 2023 trådte den nye køreplan i kraft for både S-tog og for Fjern- & Regionaltog.

For S-tog betyder den nye køreplan åbning af den helt ny S-togsstation i Favrholt syd for Hillerød. Den vil forbinde kunder, der rejser med Lokaltog på Frederiksværksbanen med S-tog på Hillerødbanen, samt forbinde S-banen til det nye Hospital Nordsjælland

Ved køreplansskiftet skiftede Ny Ellebjerg Station navn til København Syd. Navneændringen sker i forbindelse med udviklingen af stationen til regionalt knudepunkt for København og hovedstadsområdet.

Den nye metrolinje med endestation ved København Syd forventes åbnet i 2024. Med de nye perroner for Fjern- & Regionaltog, der forventes færdige i starten af 2025, vil København Syd blive en stor skiftestation i hovedstadsområdet.

Der er gennemført ændringer til køreplan 2024, særligt i den sjællandske regionaltrafik. Den nye køreplan bliver mere robust og forudsigelig, så en enkelt forsinkelse i mindre grad spreder sig og påvirker andre afgange.

For de længere rejser betyder det øget rejsetid. Ændringerne betyder blandt andet at der køres to tog færre i timen mellem Nivå og København H samt mellem København H og Roskilde.



Togene fra Helsingør fortsætter stadig til Næstved, nu skiftevis via Roskilde og Køge, og i myldretiden nu også til Holbæk.

På Kystbanen er der indført kvarters drift med stop på alle stationer. Hertil kommer myldretidstog med en kortere rejsetid idet en række stationer springes over så pendlerne har en hurtig forbindelse fra nordligste stationer til Københavnsområdet.

Stigning i antal rejser

Der blev i 2023 foretaget 162,2 mio. rejser med DSB, hvilket er 9 procent flere end 2022 korri-geret for afgivet trafik. Coronarestriktioner på-virkede endvidere januar 2022.

Sjælland - herunder pendlertrafikken ind og ud af København - har haft en vækst på 17 procent, som især kommer fra rejser i hovedstaden og længere regionale rejser. 1. kvartal 2022 havde færre rejsende grundet coronarestriktioner. Der har i 2023 været effekter af nye og

omlagte togsystemer til gunst for kunderne på de korte rejser i hovedstaden.

Vest (Jylland og Fyn) har haft en vækst på 2 procent, som primært er drevet af Orange-billetter. Der har over sommeren været sporarbejder som har påvirket markedet negativt primært mellem Slagelse - Fredericia.

Øst/Vest (Over Storebælt) udviser en stigning på 1 procent. Sporarbejder over Fyn i 3. kvartal har medført, at væksten i 1. halvår ikke ses fortsætte i 2. halvår 2023.

S-tog har haft en vækst på 8 procent i forhold til i 2022. Der er fremgang på såvel fritidsrejser som hverdagsrejser.

Tabel 13: Antal rejser

1.000 rejser	2023	2022	Vækst	
			Abs.	Pct.
Sjælland	35.118	29.904	5.213	17
Vest (Jylland og Fyn)	10.493	10.322	171	2
Øst/vest (Over Storebælt)	8.261	8.216	45	1
Øvrige	2.366	2.092	274	13
Fjern- & Regionaltog	56.238	50.534	5.703	11
S-tog	106.178	98.548	7.630	8
I alt ekskl. afgivet trafik	162.416	149.082	13.333	9
Afgivet trafik	0	14.546	-14.546	-
I alt	162.416	163.628	-1.213	-1



Togdrift

Produktivitet

Tabel 14: Produktivitet i togaktiviteter

	2023	2022	Vækst	
			Abs.	Pct.
Passageromsætning pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	33,0	31,6	1,4	4
Omkostninger pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	61,1	57,2	3,9	7

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. Antallet af pladskilometer er i 2023 på niveau med 2022.

Omkostninger pr. pladskilometer er 7 procent højere end i 2022. Omkostningerne er steget primært på grund af de stigende energipriser.

Materiel

Der er samlet set kørt flere litrakilometer i 2023 sammenlignet med 2022. Dette skyldes blandt andet introduktionen af IC1-vognene i den internationale trafik, som siden medio juni 2023 har erstattet en del af produktionen med IC3-togsæt til international trafik til og fra Tyskland.

Driftsstabiliteten var samlet set højere i 2023 sammenlignet med 2022, hvilket særligt er drevet af en væsentligt højere driftsstabilitet for DSB's EB-el-lokomotiver samt Øresunds-eltogsæt og S-eltogsæt.

Andelen af litrakilometerproduktion med elektrisk materiel er 52,8 procent (2022: 52,3 procent). Andelen af kørsel med elektrisk materiel vil stige de kommende år i takt med at elektrificeringsprogrammet udrulles på flere strækninger, samtidig med at DSB modtager de nye elektriske togsæt og løbende udfaser dieselmateriel.

Tabel 15: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)	2023	2022	Vækst	
			Abs.	Pct.
IC4-togsæt	5.784	6.591	-807	-12
IC3-togsæt	27.820	28.569	-749	-3
IR4-eltogsæt	11.815	12.310	-495	-4
Øresunds-eltogsæt ²⁾	2.060	5.830	-3.770	-65
Dobbeltdekkervogne ³⁾	20.387	16.999	3.388	20
IC1-vogne ³⁾	2.355	-	2.355	-
EB-el-lokomotiver	5.195	3.700	1.495	40
S-eltogsæt	18.351	19.000	-649	-3

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

²⁾ Litrakilometer for Øresunds-eltogsæt omfattede i 2022 kørsel med både danske og svenske togsæt. I 2023 omfatter litrakilometer for Øresunds-eltogsæt kun kilometer kørt med de DSB-ejede danske togsæt.

³⁾ Litrakilometer for dobbeltdekkervogne samt IC1 opgøres pr. vogn, uanset at der typisk er koblet flere vogne sammen.

Tabel 16: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾²⁾

Kilometer (1.000)	2023	2022	Vækst	
			Abs.	Pct.
IC4-togsæt	6,0	8,7	-2,7	-31
IC3-togsæt	34,7	37,3	-2,6	-7
IR4-eltogsæt	31,1	45,8	-14,7	-32
Øresunds-eltogsæt DK	29,9	16,3	13,6	83
Dobbeltdekkervogne	31,3	26,5	4,8	18
IC1-vogne	10,0	-	10,0	-
EB-el-lokomotiver	40,3	19,8	20,5	104
S-eltogsæt	25,5	21,4	4,1	19

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

²⁾ Opgørelsen af kørte kilometer mellem hændelser er baseret på kørte kilometer og hændelser registreret i Danmark.

IC4-togsæt

IC4 har gennem 2023 været udfordret på driftsstabiliteten, idet der er kørt omkring 6.000 kilometer mellem hændelser med IC4, mod omkring 8.700 kilometer mellem hændelser i 2022.

Siden maj i 2023 har vi kunnet konstatere en stigning i antallet af fejl på motorer. Dette gav flere fejl som førte til forsinkelser i driften samt medførte ekstra pres på kapaciteten på vores værksteder.

Der er iværksat en række indsatser for at nedbringe omfanget af fejl på IC4 og stabile leverancer til driften de kommende år. Der er blandt andet påbegyndt større reparation af motorerne på IC4.

Derudover arbejdes der på at gøre DSB's værksted Helgoland i København klar til, at IC4 også

kan repareres her. Dels vil det give øget kapacitet til IC4-reparationer i Østdanmark, dels vil det give ekstra mulighed for at få IC4-togsæt på værksted, mens Banedanmarks arbejde med elektrificering af strækningen til og fra Aarhus står på særligt i 2025 og 2026.

IC4 er planlagt til at skulle indgå i fjern- og regionaltrafik nogle år endnu og udfases i takt med at de første IC5-eltogsæt indføres.

IC3-togsæt

IC3 er fortsat ryggraden i fjern- og regionaltrafik og er den litratype, der kører flest kilometer i drift med 27,8 mio. litrakilometer i 2023. Det er på niveau med 2022, selvom en del af den internationale trafik er erstattet af kørsel med EB-el-lokomotiver og IC1-vogne.

IC3 har i 2023 kørt færre kilometer mellem hændelser end i 2022, men kører med et højt niveau i driftsstabilitet. IC3 skal indgå i DSB's drift i årene frem til de nye IC5-eltogsæt er indfaset, så der er fokus på at sikre fortsat høj driftsstabilitet og stabile leverancer af IC3 nu og i årene frem.

IR4-eltogsæt

IR4-eltogsæt har kørt lidt færre kilometer i drift sammenlignet med 2022 og har kørt som InterCity-tog mellem København og Odense-Fredensborg og som Regionaltog særligt i den sjællandske regionaltrafik.

Antal kørte kilometer mellem hændelser for IR4 er lavere i 2023 sammenlignet med 2022. Med ca. 31.100 kilometer mellem hændelser er IR4 dog stadig en af DSB's mest driftssikre litratyper og kører med høj stabilitet. IR4 er planlagt til at



skulle køre i nogle år efter indfasningen af IC5-eltogsæt er gennemført.

Øresunds-eltogsæt

DSB's Øresundseltogsæt har i 2023 kørt flere kilometer mellem hændelser end i 2022, mens der samlet set er kørt væsentligt færre litrakilometer med DSB Øresunds-eltogsæt i 2023.

I forbindelse med køreplansskiftet den 10. december 2023 har DSB solgt de resterende 10 DSB-ejede Øresunds-eltogsæt til Skånetrafiken, og DSB har således med udgangen af 2023 ikke længere Øresunds-eltogsæt i drift.

Dobbeltdækkervogne

Der er i 2023 kørt 20 procent flere litrakilometer med Dobbeltdækkervogne end i 2022. Dette skyldes at Dobbeltdækkervognene sammen med EB-ellokomotiver i 2023 har erstattet en del af kørslen på Kystbanen, som i 2022 blev kørt med Øresunds-eltogsæt.

Dobbeltdækkervognene har med ca. 31.300 kilometer mellem hændelser i 2023 kørt 18 procent flere kilometer sammenlignet med 2022.

EB-ellokomotiver

EB-ellokomotiverne har i 2023 kørt i alt 5,2 mio. litrakilometer og ca. 40.300 kilometer mellem hændelser. Dette er en forbedring i forhold til 2022, hvor EB-ellokomotiverne kørte ca. 19.800 kilometer mellem hændelser.

EB-ellokomotiverne er efter en indkøringsperiode og opdateringer kommet solidt ind i DSB's drift. Stigningen i litrakilometer skyldes dels, at EB-ellokomotiverne sammen med Dobbeltdækkervognene har overtaget en del af kørslen med Øresundstog på Kystbanen, og dels at EB-

ellokomotiverne fra midt juni har overtaget en del af den internationale trafik til og fra Tyskland, som tidligere blev kørt med IC3. I den internationale trafik kører EB-ellokomotiverne med IC1-vogne fra Deutsche Bahn.

I oktober satte EB-ellokomotiverne rekord med hele 97.000 kørte kilometer mellem hændelser. Tidligere på året havde de allerede nået 95.000 kilometer mellem hændelser i januar og 88.000 i februar.

IC1-vogne

Siden den 17. juni har den internationale trafik mellem København og Hamborg primært været kørt med IC1-vogne fra Deutsche Bahn trukket af DSB's EB-ellokomotiver. Introduktionen af IC1 mellem København og Hamborg har frigivet IC3-togsæt til kørsel på andre strækninger, herunder mellem Aarhus og Hamborg.

IC1-vognene blev ramt af en række udfordringer særligt i opstartsfasen, men er siden kommet bedre ind i driften. IC1-togvognene vil betjene den internationale trafik, indtil de bestilte vogne fra Talgo bliver sat i drift.

S-eltogsæt

S-tog har i 2023 kørt færre litrakilometer sammenlignet med 2022, hvilket blandt andet skyldes at der i perioder sidste år blev kørt med længere tog på udvalgte strækninger.

S-eltogsæt kører med høj driftsstabilitet på 25.500 km mellem hændelser, hvilket er en stigning på 19 procent i forhold til 2022.

Levetidsforlængelse på aldrende materiel

IC3, IR4, Dobbeltdækkervognene samt S-tog udgør i dag ryggraden af DSB's samlede

produktion i Danmark og skal i stor grad fortsætte med at være det i årene frem mod fuld indfasning af de nye IC5-eltogsæt og senere også de nye førerløse S-tog.

Der er siden 2017 blevet investeret i levetidsforlængelser på tværs af de forskellige togtyper. Hidtil har der været særligt fokus på levetidsforlængelse af IC3, mens der nu også er igangsat diverse opgaver i forhold til levetidsforlængelse af Dobbeltdækkervognene, S-tog samt IR4.

Arbejdet med levetidsforlængelse består af en række større aktiviteter såsom vognkassererovering, kosmetiske opgraderinger, systemopgraderinger, der gennemføres i perioden frem til omkring 2029.

Ændret tidsplan for leverance af IC5-eltogsæt

Det har været nødvendigt at justere tidsplanen for levering af IC5-eltogsæt (Coradia) af flere årsager. Først og fremmest tog det Alstom længere tid end forventet at færdiggøre det endelige IC5 design og sikre, at togsættene opfylder de høje krav til kvalitet, komfort og pålidelighed, som DSB har sat for IC5, den danske version af Coradia Stream. To andre væsentlige faktorer for Alstom er usikre forsyningskæder verden over og tilpasning af kapacitets- og produktionsplaner.

Med den reviderede plan for leverance forventes IC5-eltogsæt at køre med passagerer i 2027.



Finansielle aktiviteter

I 2023 udgjorde resultat før skat et overskud på 425 mio. kr. Resultatet ligger dermed inden for det udmeldte interval i Delårsmeddelelse 3. kvartal 2023. Resultatet er positivt påvirket af en erstatning på ca. 200 mio. kr. fra en tidligere leverandør samt avance ved salg af 10 ET tog-sæt på 125 mio. kr.

I 4. kvartal udgjorde resultat før skat et underskud på 2 mio. kr. mod et underskud på 114 mio. kr. i 4. kvartal 2022.

Ændring i klassifikation

Der er foretaget reklassifikation af poster under Andre driftsindtægter til Nettoomsætning med 1.401 mio. kr. (1.254 mio. kr.). Ændringen vedrører salg af kioskvare mv. samt udlejning og forpagtning, der ikke længere anses som værende af sekundær karakter for DSB.

I moderselskabet er der foretaget reklassificering af forudbetalinger vedrørende køb af aktiver bestemt for videresalg fra Periodeafgrænsningsposter (aktiver) til Varebeholdninger med 3.703 mio. kr. (2022: 1.354 mio. kr.).

Indtægter

Indtægter i alt udgjorde 11.417 mio. kr. (10.773 mio. kr.), mens nettoomsætning udgjorde 10.550 mio. kr. (10.212 mio. kr.).

Passageromsætningen er steget med 86 mio. kr. i forhold til samme periode sidste år. Udviklingen er positivt påvirket af væksten i antal rejser, idet 1. kvartal 2022 var påvirket af corona

og de deraf afledte restriktioner. For Fjern- & Regionaltog udgjorde udviklingen et fald i passageromsætningen på 85 mio. kr., mens den for S-tog udgjorde en stigning på 171 mio. kr.

DSB afgav med udgangen af 2022 trafikken over Øresund til Skånetrafikken, hvilket har påvirket udviklingen negativt med 320 mio. kr.

For 4. kvartal var passageromsætningen 1.414 mio. kr. (1.412 mio. kr.), og førnævnte afgivelse af trafikken over Øresund påvirker udvikling negativt med -79 mio. kr.

Trafikkontraktindtægter udgjorde 3.565 mio. kr. og er steget med 115 mio. kr. sammenlignet med 2022. Udviklingen er primært påvirket af den almindelige prisopregning af DSB's trafikkontraktindtægter. Andre driftsindtægter er steget 265 mio. kr. i forhold til 2022. Stigningen skyldes primært den tidligere omtalte erstatning og i mindre omfang øget avance i forbindelse med salg af togmateriel.

Omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 9.906 mio. kr. (9.229 mio. kr.), hvilket svarer til en stigning på 7 procent i forhold til 2022.

De stigende omkostninger skyldes blandt andet en stor stigning i omkostninger til energi til togfremføring på baggrund af udviklingen i energipriserne. Hertil kommer øgede omkostninger til vareforbrug i forbindelse med øget salg af kioskvare, øgede omkostninger til reparation og

vedligeholdelse samt de almindelige inflationsdrevne pris- og lønstigninger.

For 4. kvartal udgjorde omkostninger i alt 2.678 mio. kr. (2.379 mio. kr.). Udviklingen er primært drevet af øgede omkostninger til energi til togfremføring samt reparation og vedligeholdelse.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 1.034 mio. kr. (1.243 mio. kr.). Faldet skyldes primært lavere af- og nedskrivninger på DSB's bygningsmasse.

Udvikling i aktiver og gæld

Balancesummen udgjorde ultimo december 14.094 mio. kr. i forhold til 13.990 mio. kr. pr. 31. december 2022.

DSB har i 2023 investeret 3.157 mio. kr. (1.886 mio. kr.) i materielle anlægsaktiver. De væsentligste investeringer omfatter køb af fremtidens togmateriel og opførelsen af nye værksteder.

Rentebærende gæld, netto er steget med 1.401 mio. kr. i forhold til 31. december 2022 og udgjorde 4.130 mio. kr. pr. 31. december.

Solidt likviditetsberedskab

DSB skal til enhver tid have et passende likviditetsberedskab til at understøtte investeringsprojekter og afholdelse af løbende omkostninger.

I 2023 har DSB haft et solidt likviditetsberedskab på gennemsnitligt 9,7 mia. kr. Beredskabet udgjorde 8.891 mio. kr. pr. 31. december 2023 (2022: 10.618 mio. kr.).

Den Europæiske Investeringsbank har tidligere bevilget DSB en samlet projektlåneramme på

600 mio. EUR (4.474 mio. kr.) til investeringer i den nye togflåde. Der er under lånerammen indgået låneaftaler for 600 mio. EUR med mulighed for at etablere lån med en løbetid på op til 25 år. Ultimo 2023 er der endnu ikke foretaget låneudbetalinger.

Som en del af DSB's finansieringsstrategi, opnåede DSB i maj 2023 en Aa1-kreditvurdering fra Moody's Investor Service. Den stærke kreditvurdering, der er ét niveau under den danske stat, understreger DSB's høje kreditværdighed og er et solidt udgangspunkt for DSB's fremtidige finansieringsaktiviteter. I maj 2023 offentliggjorde DSB et nyt EMTN-program (European Medium Term Note Programme) med et maksimum på 3 mia. EUR. Programmet sikrer DSB effektiv adgang til at gennemføre obligationsudstedelser på kapitalmarkederne.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at det på virksomhedsmødet vedtages, at der udbetales udbytte på 180 mio. kr. for 2023.

Forventninger til 2024

DSB forventer et resultat før skat for 2024 tæt på nul. Det forventede resultat er væsentligt påvirket af øgede indsatser på området for togvedligehold.

Begivenheder efter 31. december 2023

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2023, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2023.



Koncernregnskab og årsregnskab



Koncernregnskab og årsregnskab

Påtegninger

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2023 for DSB for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2023.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2023 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2023.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

Taastrup, 8. februar 2024

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Jens Visholm Uglebjerg
Direktør for Kommerciel

Peter Schütze
Formand

Lene Feltmann Espersen

Thomas Bryan-Lund

Jürgen Müller
Direktør for Strategi
& Togmateriel

Anne Hedensted Steffensen
Næstformand

Carsten Gerner

Preben Steenholdt Pedersen

Pernille Damm Nielsen
Økonomidirektør

Per Schrøder
Direktør for Drift

Henrik Amsinck

Christina Grumstrup Sørensen

Lone Riis Stensgaard

Bestyrelsen



De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transportministeren

Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2023, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen, side 77-112. 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 2023 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2023 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om DSB. Vores ansvar ifølge disse

standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet" (herefter benævnt regnskaberne). Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Rigsrevisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB i overensstemmelse med rigsrevisorloven §1, stk. 6, og den godkendte revisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA 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 selvstændige offentlige virksomhed DSB, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af regnskaberne

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om regnskaberne som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jævnfør Lov om DSB, altid vil afdekke 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 regnskabsbrugere 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 udadelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandling, 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 3-75, 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 den relevante lovgivning.

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

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. 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 vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften, der er omfattet af årsregnskabet.

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

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

København, 8. februar 2024

EY

Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Søren Skov Larsen
Statsaut. revisor
mne26797

Michael N. C. Nielsen
Statsaut. revisor
mne26738

Rigsrevisionen

CVR-nr. 77806113

Birgitte Hansen
Rigsrevisor

Søren Vadskjær Skyum
Kontorchef



Resultatopgørelse

Modervirksomhed			Koncern		
2022	2023	Note	2023	2022	
			Beløb i mio. kr.		
			Indtægter		
9.652	9.747	2.1	10.550	10.212	
411	400	2.2	466	425	
123	390	2.3	401	136	
10.186	10.537		11.417	10.773	
			Indtægter i alt		
			Omkostninger		
1.574	1.566	2.4	2.270	1.964	
4.117	4.372	2.5,2.6, 2.7	4.021	3.826	
3.176	3.328	2.8,2.9	3.615	3.439	
8.867	9.266		9.906	9.229	
			Omkostninger i alt		
1.319	1.271		1.511	1.544	
			Resultat før af- og nedskrivninger		
1.095	892	3.1,3.2, 3.3	1.034	1.243	
224	379		477	301	
			Resultat af primær drift		
			Finansielle poster		
66	69	4.3	4	6	
27	59	4.1	43	24	
101	100	4.1	99	102	
-8	28		-52	-72	
			Finansielle poster, netto		
216	407		425	229	
			Resultat før skat		
-38	-87	5.1	-105	-51	
178	320		320	178	
			Årets resultat		
79	-	8.5	-	79	
			Resultat af ophørende aktiviteter		
257	320		320	257	
			Årets resultat efter ophørende aktiviteter		

Resultatdisponering

Modervirksomhed			Koncern		
2022	2023	Note	2023	2022	
			Beløb i mio. kr.		
		4.2	Årets resultat fordeles således:		
			320	257	
			Virksomhedsdeltager i DSB		
			320	257	
			I alt		
		4.2	Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
0	180				
15	29				
242	111				
257	320				
			I alt		

**Balance – Aktiver**

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023			2023	2022
		3.1	Immaterielle anlægsaktiver		
49	22		Udviklingsprojekter	22	49
150	199		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	199	151
199	221		Immaterielle anlægsaktiver i alt	221	200
		3.2	Materielle anlægsaktiver		
3.114	2.954		Grunde og bygninger	3.218	3.395
2.934	2.520		Transportmateriel	4.073	4.532
589	586		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	612	601
357	380		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	4.181	1.721
6.994	6.440		Materielle anlægsaktiver i alt	12.084	10.249
		4.3	Finansielle anlægsaktiver		
1.204	1.044		Kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	117	113
1.057	785		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
49	65		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	65	49
239	179		Andre tilgodehavender	180	241
2.549	2.073		Finansielle anlægsaktiver i alt	362	403
9.742	8.734		Anlægsaktiver i alt	12.667	10.852
1.453	3.873	6.1	Varebeholdninger	204	182
1	0	3.2	Handelsejendomme	0	1
		6.2	Tilgodehavender		
414	331		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	333	433
59	310		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
69	42		Selskabsskat	41	46
70	184		Andre tilgodehavender	209	145
200	139	6.3	Periodeafgrænsningsposter	139	152
812	1.006		Tilgodehavender i alt	722	776
2.157	471		Værdipapirer	471	2.157
16	23		Likvide beholdninger	30	22
4.439	5.373		Omsætningsaktiver i alt	1.427	3.138
14.181	14.107		Aktiver i alt	14.094	13.990

Balance – Passiver

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023			2023	2022
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
136	165	2.2	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
260	132	7.6	Reserve for sikringstransaktioner	132	260
532	631		Overført resultat	796	668
0	180		Foreslået udbytte	180	0
5.688	5.868		Egenkapital i alt	5.868	5.688
			Hensatte forpligtelser		
70	76	8.1	Andre hensatte forpligtelser	76	70
254	281	5.2	Udskudte skatteforpligtelser	360	317
324	357		Hensatte forpligtelser i alt	436	387
			Langfristede gældsforpligtelser		
4.350	4.182		Langfristede lån	4.182	4.350
81	262		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	262	81
108	79		Anden gæld	79	108
4.539	4.523	4.5	Langfristede gældsforpligtelser i alt	4.523	4.539
			Kortfristede gældsforpligtelser		
64	64	4.5	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	64	64
207	71		Banklån	71	207
55	-		Kreditinstitutter	0	55
1.764	1.721		Leverandørgæld	1.823	1.877
365	272		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
32	-		Selskabsskat	-	-
449	457		Anden gæld	487	450
694	774	6.4	Periodeafgrænsningsposter	822	723
3.630	3.359		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	3.267	3.376
8.169	7.882		Gældsforpligtelser i alt	7.790	7.915
14.181	14.107		Passiver i alt	14.094	13.990

1.1 Generel anvendt regnskabspraksis, 1.2 Væsentlig regnskabspraksis, 1.3 Betydelige regnskabsmæssige skøn, 4.4 Låntagning, 7.1 Renterisiko, 7.2 Valutakursrisiko, 7.3 Råvarepriserisiko, 7.4 Likviditetsrisiko, 7.5 Modpartsrisiko, 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

**Egenkapitalopgørelse – modervirksomhed**

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklingsomkostninger	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2022	4.760	121	-35	247	0	5.093
Deklareret udbytte	-	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	15	-	242	0	257
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	378	-	-	378
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	-83	-	-	-83
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	43	-	43
Egenkapital pr. 31. december 2022	4.760	136	260	532	0	5.688
Deklareret udbytte	-	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	29	-	111	180	320
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	-164	-	-	-164
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	36	-	-	36
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	-12	-	-12
Egenkapital pr. 31. december 2023	4.760	165	132	631	180	5.868

Egenkapitalopgørelse – koncern

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2022	4.760	-35	368	0	5.093
Deklareret udbytte	-	-	-	0	0
Årets resultat	-	-	257	0	257
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	378	-	-	378
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-83	-	-	-83
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	43	-	43
Egenkapital pr. 31. december 2022	4.760	260	668	0	5.688
Deklareret udbytte	-	-	-	-	0
Årets resultat	-	-	140	180	320
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-164	-	-	-164
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	36	-	-	36
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	-12	-	-12
Egenkapital pr. 31. december 2023	4.760	132	796	180	5.868

**Pengestrømsopgørelse**

Beløb i mio. kr.	Note	Koncern	
		2023	2022
Resultat af primær drift		477	301
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2, 3.3	1.034	1.243
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	8.1	6	-10
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-141	-105
Finansielle poster netto, betalt	4.6	21	-93
Selskabsskat, betalt	5.1	-65	-296
Ændring i driftskapital	6.5	20	129
Pengestrømme fra driftsaktivitet i ophørende aktiviteter	8.5	-	48
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		1.352	1.217
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-3.238	-1.939
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	485	173
Udvikling på ansvarlig lånekapital	4.3	-16	30
Ændring i værdipapirer		1.550	-450
Udbyttet fra joint ventures		-	164
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i ophørende aktiviteter	8.5	-	393
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-1.219	-1.629
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af langfristede lån		-	498
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		-	430
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-70	-665
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-	-430
Ændring i kreditinstitutter		-55	55
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		-125	-112
Ændring i likvide beholdninger i alt		8	-524
Likvide beholdninger 1. januar		22	546
Likvide beholdninger 31. december		30	22





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

Note 1.1: Generel anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for Regnskabsklasse D og Lov om DSB.

Årsregnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som årsregnskabet for 2022 bortset fra nedenstående ændring af klassifikation.

Denne sektion indeholder følgende noter:

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

Ændring i klassifikation

Der er foretaget reklassifikation af poster under Andre driftsindtægter til Nettoomsætning med 1.401 mio. kr. (2022: 1.254 mio. kr., 2021: 1.023 mio. kr., 2020: 1.040 mio. kr., 2019: 1.219 mio. kr.) . Ændringen vedrører salg af kioskvare mv. samt udlejning og forpagtning, der ikke længere anses som værende af sekundær karakter for DSB.

I moderselskabet er der foretaget reklassificering af forudbetalinger vedrørende køb af aktiver bestemt for videresalg fra Periodeafgrænsningsposter (aktiver) med 3.653 mio.kr og fra

Materielle anlægsaktiver under udførelse med 50 mio.kr. til Varebeholdninger med samlet 3.703 mio. kr. (2022: 1.305 mio. kr.).

Ændringerne har ikke økonomisk effekt.

Fusion mellem DSB og DSB Vedligehold A/S

Den planlagte fusion mellem DSB og DSB Vedligehold A/S blev besluttet i 1. kvartal og er gennemført med regnskabsmæssig virkning pr. 1. januar 2023.

Fusionen er foretaget ved koncernmetoden og sammenligningstal for modervirksomheden er tilpasset.

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

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris og dagsværdi af overtagne identificerede aktiver og forpligtelser indregnes under immaterielle aktiver og afskrives systematisk over



resultatopgørelsen efter en individuel vurdering af den økonomiske levetid. Negative forskelsløb (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.

Ved lodrette og omvendt lodrette koncerninterne fusioner anvendes koncernmetoden til sammenlægning af virksomhederne. Herved sammenlægges virksomhederne til den omvurderingsværdi, der er opgjort i koncernregnskabet eller der ville være opgjort i koncernregnskabet for den modervirksomhed, som indgår i fusionen. Koncernmetoden gennemføres, som om virksomhederne har været sammenlagt fra tidspunktet, hvor modervirksomheden erhvervede kapitalandele i de af fusionen omfattede virksomheder, og der er derfor sket tilretning af sammenligningstal.

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 momspligtige 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 fratrukket ændring i Kortfristede gældsforpligtelser eksklusive de poster, der indgår i det likvide beredskab. Ændringer i

driftskapitalen reguleres for bevægelser uden likviditetseffekt.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter køb og salg af anlægsaktiver mv.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter provenu ved optagelse af lån, indfrielse 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.

**Sektion 2 - Drift**

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

Sektion 3 - Driftsmateriel

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

Sektion 4 - Finansiering og kapitalstruktur

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

Sektion 5 - Skattemæssige forhold

- 5.1 Skat af årets resultat
- 5.2 Udskudte skatteforpligtelser

Sektion 6 – Driftskapital

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

Sektion 7 - Finansielle forhold

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

Sektion 8 - Øvrige noter

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

Note 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.

Note 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 2023 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 Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer
- 2.5 Andre eksterne omkostninger
- 2.6 Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar
- 2.7 Revisionshonorar
- 2.8 Vederlag til bestyrelse og direktion
- 2.9 Personaleomkostninger

Note 2.1: Nettoomsætning

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
3.809	3.718	Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
1.509	1.680	Fjern- & Regionaltog	3.724	3.809
		S-tog	1.680	1.509
5.318	5.398	Passageromsætning i alt	5.404	5.318
3.450	3.565	Trafikkontraktindtægter	3.565	3.450
3	3	Kioskvarer mv.	1.000	916
223	252	Udlejning og forpagtning	263	240
244	269	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	78	121
302	102	Salg og udlejning af togmateriel	102	69
112	158	Øvrig omsætning	138	98
9.652	9.747	I alt	10.550	10.212

Passageromsætning i alt i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 73 mio. kr. (2022: 110 mio. kr.).

Salg og udlejning af togmateriel var i 2022 påvirket af, at modervirksomheden solgte 10 EB-ellokomotiver til en tilknyttet virksomhed.

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

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, 82 mio. kr. i 2023 (2022: 51 mio. kr.). Reserven pr. 31. december 2023 udgjorde 165 mio. kr. (2022: 136 mio. kr.) og er reduceret med afskrivninger og udskudt skat.

I koncernen udgjorde arbejde udført for egen regning og opført under aktiver 466 mio. kr. i 2023 (2022: 425 mio. kr.), der består af aktiverede udviklingsprojekter samt større vedligeholdelsestjansyn af tog.

Regnskabspraksis

Posten omfatter arbejde, der er udført for egen regning i forbindelse med udførelse af blandt andet større vedligeholdelsestjansyn 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		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
28	255	Erstatninger og driftstilskud	257	29
95	135	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	144	107
123	390	I alt	401	136

Andre driftsindtægter i koncernen er i 2023 påvirket af modtagne erstatninger på ca. 200 mio. kr. fra en tidligere leverandør samt avance ved salg af 10 ET togsæt på 125 mio. kr.

Regnskabspraksis

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter herunder gevinst ved salg af materielle anlægsaktiver.

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

Note 2.4: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
708	903	Energi til fremføring	904	708
9	8	Kioskvarer mv.	711	645
857	655	Reserveedele og togmateriel mv.	655	611
1.574	1.566	I alt	2.270	1.964

Reserveedele og togmateriel var i 2022 påvirket af, at modervirksomheden købte 10 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 Reserveedele og togmateriel mv.

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

**Note 2.5: Andre eksterne omkostninger**

Modervirksomhed			Koncern	
2022	2023	Beløb i mio. kr.	2023	2022
607	474	Infrastrukturafgifter	474	607
1.179	1.446	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	1.284	1.077
569	670	Administrationsomkostninger	690	586
194	182	Drift af bygninger og lokaler mv.	198	224
494	483	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	484	495
217	201	Leje af togmateriel	28	19
88	76	Erstatningskørsel mv.	76	88
272	251	Provisioner mv.	202	224
132	145	Salg og markedsføring	145	132
118	104	Personalerelaterede omkostninger	107	121
123	148	Lønsumsafgift	152	124
2	2	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3	2
122	190	Øvrige eksterne omkostninger	178	127
4.117	4.372	I alt	4.021	3.826

Reduktionen i infrastrukturafgifter i moder og koncern i 2023 skyldes primært, at DSB i slutningen af 2022 afgang trafikken over Øresund til Skånetrafiken.

Regnskabspraksis

Andre eksterne omkostninger indeholder omkostninger i forhold til såvel jernbanevirksomheden som andre driftsaktiviteter.

Note 2.6: Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2022	2023	Beløb i mio. kr.	2023	2022
30	23	Advokater	23	30
252	236	IT-konsulenter	236	252
25	18	Managementkonsulenter	18	25
1	2	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	2	1
78	74	Teknisk rådgivning	74	78
101	124	Programbistand	124	101
487	477	I alt	477	487

Programbistand omfatter primært omkostninger til programmet Fremtidens S-bane.

Note 2.7: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2022	2023	Beløb i mio. kr.	2023	2022
Revisionshonorar til EY Godkendt Revisionspartnerselskab:				
3,5	3,4	Lovpligtig revision	3,8	4,3
0,5	2,1	Andre erklæringsopgaver med sikkerhed	2,1	0,9
0,3	0,2	Skatte- og momsmæssig rådgivning	0,2	0,3
2,1	0,5	Andre ydelser	0,6	2,2
6,4	6,2	I alt	6,7	7,7

Revisionshonorar omfatter honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet.

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

Note 2.8: Vederlag til bestyrelse og direktion

Beløb i mio. kr.	2023	2022
Vederlag til bestyrelse	2,7	2,6
Vederlag til udvalg	1,1	0,9
Vederlag til bestyrelse i alt	3,8	3,5
Fast vederlag	19,9	18,4
Pension	3,0	2,8
Værdi af personalegoder	0,0	0,6
Variable vederlag	-	0,0
Vederlag til direktion i alt	22,9	21,8
Vederlag til bestyrelse og direktion i alt	26,7	25,3

**Note 2.9: Personaleomkostninger**

Modervirksomhed			Koncern	
2022	2023	Beløb i mio. kr.	2023	2022
2.807	2.951	Lønninger og gager	3.210	3.045
315	323	Pensioner	348	337
54	54	Andre omkostninger til social sikring	57	57
3.176	3.328	I alt	3.615	3.439
5.347	5.397	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	6.113	6.026

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 2023 udgjorde 15 procent (2022: 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 2023 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 an- lægsaktiver under udførelse og for- udbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2023	1.253	150	1.403
Regulering vedrørende fusion med DSB Vedligehold A/S	18	-	18
Kostpris pr. 1. januar 2023 - korrigeret	1.271	150	1.421
Årets tilgang	-	82	82
Overført	33	-33	0
Årets afgang	-15	-	-15
Kostpris pr. 31. december 2023	1.289	199	1.488
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2023	-1.212	-	-1.212
Regulering vedrørende fusion med DSB Vedligehold A/S	-10	-	-10
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2023 - korrigeret	-1.222	-	-1.222
Årets afskrivninger	-35	-	-35
Årets nedskrivninger	-25	-	-25
Årets afgang	15	-	15
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2023	-1.267	-	-1.267
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	22	199	221
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	49	150	199

**Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver – koncern**

Beløb i mio. kr.	Udviklings- projekter	Immaterielle an- lægsaktiver under udførelse og for- udbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2023	1.280	151	1.431
Årets tilgang	-	81	81
Overført	33	-33	0
Årets afgang	-15	-	-15
Kostpris pr. 31. december 2023	1.298	199	1.497
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2023	-1.231	-	-1.231
Årets afskrivninger	-35	-	-35
Årets nedskrivninger	-25	-	-25
Årets afgang	15	-	15
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2023	-1.276	-	-1.276
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	22	199	221
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	49	151	200

Tilgang i Udviklingsprojekter og Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger omfatter primært udvikling af nye planlægningsværktøjer til tog- og personale disponering samt systemer til understøttelse af digitale salgs- og informationskanaler. Årets tilgang sammensætter sig i al væsentlighed af IT-udviklingsomkostninger til eksterne konsulenter og direkte lønninger. For Udviklingsomkostninger er der i 2023 identificeret et nedskrivningsbehov for projekter, der ikke længere forventer at skabe værdi for DSB.

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 salgsmkostninger 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 i moderselskabet, 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 2023	7.566	22.742	2.337	288	32.933
Regulering vedrørende fusion med DSB Vedligehold A/S	-	-234	406	119	291
Reklassifikation til Varebeholdninger	-	-	-	-50	-50
Kostpris pr. 1. januar 2023 - korrigeret	7.566	22.508	2.743	357	33.174
Årets tilgang	-	412	3	142	557
Overført	31	9	79	-119	0
Årets afgang	-18	-1.142	-61	-	-1.221
Kostpris pr. 31. december 2023	7.579	21.787	2.764	380	32.510
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2023	-4.452	-19.734	-1.798	-	-25.984
Regulering vedrørende fusion med DSB Vedligehold A/S	-	160	-356	-	-196
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2023 - korrigeret	-4.452	-19.574	-2.154	-	-26.180
Årets afskrivninger	-149	-564	-84	-	-797
Årets nedskrivninger	-40	-	-	-	-40
Årets afgang	16	871	60	-	947
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2023	-4.625	-19.267	-2.178	-	-26.070
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	2.954	2.520	586	380	6.440
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	3.114	2.934	589	357	6.994

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 2023	8.206	24.944	2.762	1.721	37.633
Årets tilgang	-	554	-	2.603	3.157
Overført	32	8	103	-143	0
Årets afgang	-27	-1.142	-61	0	-1.230
Kostpris pr. 31. december 2023	8.211	24.364	2.804	4.181	39.560
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2023	-4.811	-20.412	-2.161	-	-27.384
Årets afskrivninger	-151	-685	-87	-	-923
Årets nedskrivninger	-52	0	-4	-	-56
Årets afgang	21	806	60	-	887
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2023	-4.993	-20.291	-2.192	-	-27.476
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	3.218	4.073	612	4.181	12.084
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	3.395	4.532	601	1.721	10.249

For Grunde og bygninger er der i 2023 og 2022 identificeret et nedskrivningsbehov for ejendomme, der ikke længere er relevante for togdriften eller understøtter DSB's strategi.

Der er i 2023 ikke identificeret indikationer på nedskrivningsbehov for Transportmateriel. Den forventede brugstid for Dobbeltdekkervogne og EB-elokomotiver er revurderet og ændret fra gennemsnitligt 25 år til gennemsnitligt 30 år. Den ændrede afskrivningsperiode har i 2023 ikke påvirket resultat før skat væsentligt.

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.

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



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

Modervirksomhed			Koncern	
2022	2023	Beløb i mio. kr.	2023	2022
43	60	Udviklingsprojekter	60	43
392	188	Grunde og bygninger	204	396
568	565	Transportmateriel	681	710
98	84	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	94	100
-6	-5	Modregning modtaget tilskud	-5	-6
1.095	892	I alt	1.034	1.243

Regnskabspraksis

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

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

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

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

Bygninger	30-60 år
Installationer	10-15 år
Transportmateriel	2-35 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 salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgs- eller skrotningstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Handelsejendomme

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

Handelsejendomme måles til kostpris. Handelsejendomme, som tidligere var klassificeret som materielle anlægsaktiver, måles til kostpris fratrukket akkumulerede afskrivninger foretaget før reklassifikation fra anlægsaktiver til Handelsejendomme, hvorefter der ikke længere afskrives.

Leasing

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 1.401 mio. kr. i 2023.

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 Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
19	20	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
1	17	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	17	1
-	-	- Indregnet udbytte fra associerede virksomheder og joint ventures	-	16
-	20	Renteindtægter af bankindeståender, obligationer	26	-
7	2	Øvrige	-	7
27	59	I alt	43	24

Modervirksomhed		Finansielle omkostninger Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
96	97	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	97	96
5	3	Valutakurstab mv.	2	6
101	100	I alt	99	102

Regnskabspraksis

Finansielle poster omfatter renteindtægter og -omkostninger, kursgevinster og -tab vedrørende gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta samt amortisering af finansielle aktiver og forpligtelser. Regnskabspraksis for Indregnet udbytte fra associerede virksomheder og joint ventures er yderligere beskrevet under note 4.3.

Note 4.2 Resultatdisponering

Modervirksomhed		Årets resultat fordeles således: Virksomhedsdeltager i DSB	Koncern	
2022	2023		2023	2022
		I alt	320	257
		Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
0	180	Udbytte til Transportministeriet		
15	29	Reserve for udviklingsomkostninger		
242	111	Overført resultat		
257	320	I alt		

**Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver – modervirksomhed**

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Kapitalandele i associerede virksomheder	Lån mv. til tilknyttede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2023	2.327	413	1.057	49	239	4.085
Regulering vedrørende fusion med DSB Vedligehold A/S	-451	-	-	-	-	-451
Reguleret kostpris pr. 1. januar 2023	1.876	413	1.057	49	239	3.634
Årets tilgang	9	-	61	43	12	125
Årets afgang	-	-	-333	-27	-72	-432
Kostpris pr. 31. december 2023	1.885	413	785	65	179	3.327
Værdireguleringer pr. 1. januar 2023	-525	-413	-	-	-	-938
Regulering vedrørende fusion med DSB Vedligehold A/S	-147	-	-	-	-	-147
Værdireguleringer pr. 1. januar 2023 - korrigeret	-672	-413	-	-	-	-1.085
Årets resultat	69	-	-	-	-	69
Modtaget udbytte	-226	-	-	-	-	-226
Årets afgang	-	-	-	-	-	-
Øvrige reguleringer	-12	-	-	-	-	-12
Værdireguleringer pr. 31. december 2023	-841	-413	-	-	-	-1.254
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	1.044	0	785	65	179	2.073
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	1.204	0	1.057	49	239	2.549

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver – modervirksomhed (fortsat)**Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:**

Beløb i mio. kr.

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabskapital, kr.	Andel af indre værdi i modervirksomhed 2023
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100	101 mio.	557
- Frugtmarkedet 11 Holding ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
- Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
- Komplementaranpartsselskabet Downtown CBD ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
- P/S Downtown CBD ¹⁾	Danmark	50	370 mio.	-
- DSB EU Jernbanebyen 1 ApS	Danmark	100	40.000	-
DSB Service & Retail A/S	Danmark	100	6,0 mio.	51
Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S	Danmark	100	1,5 mio.	117
Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S	Danmark	100	1,5 mio.	97
Selskabet af 04.09.2020 EB A/S	Danmark	100	2,4 mio.	28
Selskabet af den 04.01.2021 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio.	143
Selskabet af 03.01.2022 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio.	51
DOT - Din Offentlige Transport I/S ¹⁾	Danmark	33	0,9 mio.	0
BSD ApS	Danmark	100	125.000	0
I alt				1.044

¹⁾ Virksomheder, der ejes og drives fælles med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) indgår 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 2023	413	179	49	241	882
Årets tilgang	-	-	43	12	55
Årets afgang	-	-	-27	-73	-100
Kostpris pr. 31. december 2023	413	179	65	180	837
Værdireguleringer pr. 1. januar 2023	-413	-66	-	-	-479
Årets resultat	-	4	-	-	4
Øvrige reguleringer	-	0	-	-	0
Værdireguleringer pr. 31. december 2023	-413	-62	0	-	-475
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	0	117	65	180	362
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2022	0	113	49	241	403

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 2023	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, mio. kr.
- Frugtmarkedet 11 Holding ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
- Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
- Komplementaranpartsselskabet Downtown CBD ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
- P/S Downtown CBD ¹⁾	Danmark	50	370 mio.	117
I alt				117

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		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
1.518	1.478	Udstedte unoterede obligationer	1.478	1.518
3.193	3.163	Øvrige	3.163	3.193
4.711	4.641	I alt	4.641	4.711

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutawaps.

I modervirksomheden og koncernen er 4.477 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2022: 4.506 mio. kr.). Det resterende lån er garanteret af den danske stat, hvortil der betales garanti-provision.

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	
	2023	2022
Langfristede lån	4.182	4.350
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	64	64
Banklån	71	207
Kreditinstitutter	-	55
Øvrige	395	296
Rentebærende gæld	4.712	4.972
Værdipapirer	471	2.157
Likvide beholdninger	30	22
Deponeringer	16	15
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	65	49
Rentebærende aktiver	582	2.243
I alt	4.130	2.729

DSB's beholdning af værdipapirer på 471 mio. kr. (2022: 2.157 mio. kr.) består af børsnoterede korte obligationer. Heraf er 71 mio. kr. (2022: 207 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, 3.246 mio. kr. pr. 31. december 2023 (2022: 3.485 mio. kr.).

Note 4.6: Finansielle poster netto, betalt

Beløb i mio. kr.	2023	2022
Finansielle indtægter	43	24
Finansielle omkostninger	-69	-102
Øvrige - herunder finansielle instrumenter	47	-15
I alt	21	-93



Sektion 5 Skattemæssige forhold

I 2023 udgjorde Skat af årets resultat en omkostning på 87 mio. kr. i moder-virksomheden og 105 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		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
-64	-61	Beregnet skat af årets resultat	-62	-54
34	-26	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-40	16
-	-	Skat vedrørende intern avance	-3	-4
-30	-87	Skat af årets resultat	-105	-42
-8	0	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0	-9
-38	-87	I alt	-105	-51
Afstemning af skatteprocent:				
22,0%	22,0%	Skat af årets resultat	22,0%	22,0%
-1,6%	3,1%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede omkostninger	3,0%	-3,0%
-6,7%	-3,7%	Skatteeffekt vedrørende tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	-0,2%	-0,6%
3,6%	0,0%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0,0%	3,8%
17,3%	21,4%	Effektiv skatteprocent for året	24,8%	22,2%
296	65	Betalt skat i året	65	296

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	
2022	2023	2023	2022
	Beløb i mio. kr.		
289	254	317	316
-5	1	-1	4
8	-	-	9
-	-	4	4
-38	26	40	-16
254	281	360	317
	Udskudt skat vedrører:		
42	49	48	42
266	282	368	356
-8	-6	-8	-8
-46	-44	-48	-51
-	0	0	-22
254	281	360	317

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for tilgodehavende selskabsskat udgør 42 mio. kr. pr. 31. december 2023 (2022: tilgodehavende selskabsskat på 46 mio. kr.). Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskatter i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskatter og kildeskatter kan medføre, at hæftelsen udgør et større beløb.

DSB, DSB Service & Retail A/S, DSB Ejendomsudvikling 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 - 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, 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

Note 6.1: Varebeholdninger

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
7	14	14	7	
141	156	156	141	
0	0	34	34	
1.305	3.703	-	-	
1.453	3.873 I alt	204	182	

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 sikkerhedslagene oparbejdes for kritiske varegrupper, hvor leveringstiden er lang.

Pr. 31. december 2023 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 215 mio. kr. (2022: 184 mio. kr.), som i al væsentlighed relaterer til Reserve dele mv.

Forudbetaling for anlæg til videresalg vedrører primært materielle anlægsaktiver under udførelse, der sælges til tilknyttet virksomhed ved ibrugtagning. Udviklingen skyldes primært indgåelse af entreprenøraftale vedrørende kommende nye værksteder.

Regnskabspraksis

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

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

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

Note 6.2: Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
31	32	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter	32	31
161	92	Tilgodehavende passageromsætning	92	161
117	61	Refusion fra styrelser	61	117
105	146	Øvrige	148	124
414	331 I alt		333	433

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.

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

Hensættelse til tab på tilgodehavender

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

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



Pr. 31. december 2023 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		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
121	86	Forudbetalte omkostninger mv.	86	73
44	20	Finansielle instrumenter	20	44
35	33	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	33	35
200	139	I alt	139	152

Regnskabspraksis

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

Note 6.4: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
420	470	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	511	448
199	185	Forudbetalt kontraktbetaling	185	199
61	76	Tilskud til anlæg	82	61
1	42	Finansielle instrumenter	42	1
13	1	Øvrige	2	14
694	774	I alt	822	723
Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) forfalder i følgende perioder:				
529	601	Indenfor 1 år	649	558
165	173	Efter 1 år	173	165
694	774	I alt	822	723

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

Beløb i mio. kr.	2023	2022
Ændring i Tilgodehavender i alt	52	105
Ændring i Varebeholdninger i alt	-22	-17
Ændring i Leverandørgæld og Anden gæld mv.	-10	41
Ændring i driftskapital i alt	20	129



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 2022.

Regnskabspraksis

Afledte finansielle instrumenter indregnes første gang i balancen til kostpris og måles efterfølgende til dagsværdi. Positive og negative ændringer i dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indregnes i Andre tilgodehavender henholdsvis Anden gæld.

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

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige aktiver eller forpligtelser indregnes i Andre tilgodehavender eller Anden gæld og i Egenkapitalen. Resultater den fremtidige transaktion i indregning af aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som tidligere er indregnet på egenkapitalen, til kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Resultater den fremtidige transaktion i indtægter eller omkostninger, overføres beløb, som tidligere er indregnet i egenkapitalen, til resultatopgørelsen i den periode, hvor det sikrede påvirker resultatopgørelsen.

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

**Note 7.1: Renterisiko**

	Restgæld, lokal valuta (mio.)	Restgæld, DKK (mio.)	Variabelt forrentet	Fast forrentet	Rest- løbetid	Gennem- snitlig ef- fektiv rente	Varighed (år)	Dagsværdi af valuta- og rente- swap
Pr. 31. december 2023								
DKK	2.975	2.975	-	100%	6,9	0,7%	6,3	162
JPY	20.000	1.315	-	100%	16,5	4,4%	11,7	-241
SEK	212	164	-	100%	2,4	0,4%	2,3	-12
EUR	25	187	-	100%	3,2	4,0%	2,9	-7
I alt		4.641	-	100%	9,3	1,9%	7,9	-98
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

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 7,9 år (2022: 8,5 år). Af de finansielle forpligtelser var 100 procent omlagt til fast rente med forfald længere end 1 år (2022: 100 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

DSB har i perioder behov for at placere overskudslikviditet i andre instrumenter end bankindsud - med henblik på at sprede modpartsrisiko. Derfor er der en obligationsbeholdning ultimo året på 400 mio. kr. i korte obligationer (2022: 1.950 mio. kr.). Hvis den effektive rente stiger 1 procent, vil kursværdien af obligationerne falde med 0,0 procent svarende til 0 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 2023								
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0	
SEK	9	-213	212	8	10,0%	1	14	
EUR ²⁾	5	-336	231	-100	0,5%	-4	22	
USD ¹⁾	0	-33	30	-3	10,0%	-1	154	
Pr. 31. december 2022								
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0	
SEK	63	-267	265	61	10,0%	4	18	
EUR	3	-33	29	-1	0,5%	0	10	
USD ¹⁾	1	-36	24	-11	10,0%	-8	159	

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

²⁾ Kommercielle betalinger i EUR vedr. togindkøb og afdækning heraf er indregnet for de kommende 24 måneder.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau
- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2023

Note 7.3: Råvareprisrisiko

Beløb i mio. kr.	Nominel				Følsomhed		
	Dagsværdi af råvareprisaftaler	Næste års forventede råvareforbrug	Næste års forventede råvarekøb	Råvareprisaftaler for næste år	Ændring i råvarepris	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2023							
Råvare - olie	-6	36.902 ton	233	187	10%	0	17
		352.230					
Råvare - el	-123	MWh	378	320	10%	0	19
Pr. 31. december 2022							
Råvare - olie	-18	38.431 ton	333	151	10%	0	13
		339.166					
Råvare - el	-89	MWh	827	411	10%	0	36

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2023 (2022)

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

80 procent af det forventede dieselindkøb i 2024 er afdækket pr. 31. december 2023 (2022: 45 procent). Tilsvarende er 85 procent af det forventede elektricitetsindkøb i 2024 afdækket pr. 31. december 2023 (2022: 50 procent).

**Note 7.4: Likviditetsrisiko**

Beløb i mio. kr.

Koncern	Regnskabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	4.247	4.641	67	1.230	3.344
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	1.142	1.151	84	339	728
Andre finansielle instrumenter	127	152	149	3	-
Kortfristede banklån og Kreditinstitutter	71	71	71	-	-
Leverandørgæld	1.823	1.823	1.823	-	-
I alt pr. 31. december 2023	7.410	7.838	2.194	1.572	4.072

Beløb i mio. kr.

Koncern	Regnskabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital	4.414	4.711	64	988	3.659
Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital - renter	1.338	1.235	87	345	803
Andre finansielle instrumenter	105	69	63	6	-
Kortfristede lån og Kreditinstitutter	262	262	262	-	-
Leverandørgæld	1.877	1.877	1.877	-	-
I alt pr. 31. december 2022	7.996	8.154	2.353	1.339	4.462

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 2023 er der indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 6.222 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 5.231 mio. kr. med udløb i perioden 2024-2028 (2022: opsigelige på 6.462 mio. kr. og ikke opsigelige på 5.225 mio. kr. med udløb i perioden 2023-2028). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 8.891 mio. kr. (2022: 10.618 mio. kr.).

Note 7.5: Modpartsrisiko

Modpartsrisiko opstår ved indgåelse af afledte finansielle instrumenter til afdækning af finansielle risici og 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 2023 i alt 216 mio. kr. (2022: 281 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter og sikkerheder indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse poster pr. 31. december 2023 i stedet 48 mio. kr. (2022: 29 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 2023 har DSB modtaget sikkerheder for 71 mio. kr. (2022: 207 mio. kr.). DSB stiller ikke selv sikkerhed.

**Note 7.6: Dagsværdier indregnet på egenkapitalen**

Modervirksomhed		Koncern	
2022	2023	2023	2022
	Beløb i mio. kr.		
218	140 Valutakursswaps	140	218
220	156 Renteswaps	156	220
-89	-123 Elprisswaps	-123	-89
-18	-6 Olieprisswaps	-6	-18
2	2 Valutaterminskontrakter	2	2
-73	-37 Udskudt skat	-37	-73
260	132 I alt	132	260

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 -98 mio. kr. pr. 31. december 2023 (2022: 142 mio. kr.), og 296 mio. kr. er indregnet i egenkapitalen (2022: 438 mio. kr.).

Pr. 31. december 2023 udgjorde afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 169 mio. kr. (2022: 245 mio. kr.) og 394 mio. kr. (2022: 208 mio. kr.).

Note 7.7: Oplysninger om dagsværdier

Modervirksomhed		Finansielle instrumenter		Koncern	
2022	2023	2023	2022	2023	2022
	Beløb i mio. kr.				
260	132 Dagsværdi pr. 31. december	132	260		
-	- Værdireguleringer i resultatopgørelsen	-	-		
295	-128 Ændringer indregnet i reserve for sikringstransaktioner	-128	295		
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.

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 – modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2023	68	68
Regulering som følge af fusion	2	2
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2023 - korrigeret	70	70
Hensat	13	13
Anvendt	-7	-7
Tilbageført	0	0
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2023	76	76

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser - koncern

Beløb i mio. kr.	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2023	70	70
Hensat	15	15
Anvendt	-9	-9
Tilbageført	0	0
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2023	76	76

Øvrige forpligtelser omfatter forpligtelser vedrørende blandt andet udlånte tjenestemænd og erstatningsforpligtelser. 9 mio. kr. forventes at forfalde inden for et år.

Regnskabspraksis

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

Hensatte forpligtelser indregnes og måles som det bedste skøn over de beløb, hvormed forpligtelserne forventes at kunne indfries. Hvis opfyldelsen af forpligtelsen tidsmæssigt forventes at ligge langt ude i fremtiden, måles forpligtelsen til dagsværdi.

Note 8.2: Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2022	2023		2023	2022
0	0	Eventualaktiver	0	0
64	55	Eventualforpligtelser	121	147
14.788	15.408	Øvrige økonomiske forpligtelser	15.260	14.316

Eventualaktiver og -forpligtelser

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. Afvigelse 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 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 værksteder. Stigningen i forpligtelserne i forhold til 2022 kan især henføres til indgået aftale vedrørende merkøb af Talgo togvogne samt forlængelse af aftalen om IC5-eltogsæt.

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 1.037 mio. kr. (1.067 mio. kr.), hvoraf 190 mio. kr. forfalder i 2024 (178 mio. kr. i 2023) og 847 mio. kr. forfalder i perioden 2025-2028 (711 mio. kr. i perioden 2024-2027).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 212 mio. kr. (363 mio. kr.), hvoraf 152 mio. kr. forfalder i 2024 (182 mio. kr. i 2023) og 57 mio. kr. forfalder i 2025-2028 (181 mio. kr. i 2024-2027).

DSB's lejeaftale af Telegade 2 i Taastrup er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2041. Den samlede forpligtelse udgør 725 mio. kr. (759 mio. kr.), hvoraf 34 mio. kr. forfalder i 2024 (33 mio. kr. i 2023) og 142 mio. kr. i perioden 2025-2028 (140 mio. kr. i perioden 2024-2027).

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 7 mio. kr. (6 mio. kr.). De øvrige interessenter omfatter Trafikselskabet Movia og Metroselskabet I/S.

Sikkerhedsstillelser

I forbindelse med finansiering af 10 togsæt til Øresundstrafikken blev der indgået lån hos Eurofima, med sikkerhed i de 10 togsæt. Togsættene blev solgt til Skånetrafikken i december 2023, hvorefter Eurofima fik sikkerhed i form af transport i kontrakten med Alstom for 5 IC5 togsæt. Restgælden udgjorde EUR 25,2 mio. pr. 31. december 2023.

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	
	2023	2022
Indtægter		
Trafikkontraktindtægter	3.565	3.450
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	4	10
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	474	607
Garantiprovision	0	0
Forudbetalinger		
Forudbetalte trafikkontraktindtægter	185	199

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



Note 8.6: Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2023, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2023.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2023.



Supplerende hovedtal

**Supplerende hovedtal**

Antal rejser (tus.)	2019	2020	2021	2022	2023
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	33.722	20.821	21.296	29.904	35.118
Vest (Jylland og Fyn)	11.203	8.436	7.881	10.322	10.493
Øst/Vest (over Storebælt)	7.843	5.151	5.775	8.216	8.261
Øvrige ¹⁾	1.839	742	999	2.092	2.366
Fjern- & Regionaltog	54.607	35.149	35.950	50.534	56.238
S-tog	111.960	76.345	74.206	98.548	106.178
I alt ekskl. afgivet trafik	166.567	111.494	110.156	149.082	162.416
Afgivet trafik	20.901	8.666	7.902	14.546	-
Antal rejser i alt	187.468	120.160	118.058	163.628	162.416

Personkilometer (mio.)	2019	2020	2021	2022	2023
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	1.286	809	829	1.119	1.278
Vest (Jylland og Fyn)	771	554	553	705	745
Øst/Vest (over Storebælt)	1.691	1.082	1.259	1.781	1.782
Øvrige ¹⁾	136	54	84	182	189
Fjern- & Regionaltog	3.884	2.498	2.724	3.787	3.994
S-tog	1.304	893	874	1.182	1.269
I alt ekskl. afgivet trafik	5.188	3.391	3.598	4.969	5.263
Afgivet trafik	488	201	172	290	-
Personkilometer i alt	5.676	3.592	3.770	5.259	5.263

¹⁾ Øvrige er inklusive International.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Togkilometer (1.000 km)	2019	2020	2021	2022	2023
Øst (Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen)	11.683	11.698	11.493	11.630	11.540
Vest (Jylland og Fyn)	3.883	3.608	3.400	3.273	3.184
Øst/Vest (over Storebælt)	18.171	18.106	18.603	17.952	17.755
Øvrige ¹⁾	720	771	1.008	1.102	1.073
Fjern- & Regionaltog	34.457	34.183	34.504	33.957	33.552
S-tog	15.329	15.087	15.444	15.495	15.858
I alt ekskl. afgivet trafik	49.786	49.270	49.948	49.452	49.410
Afgivet trafik	4.433	3.756	1.448	1.400	-
Togkilometer i alt	54.219	53.026	51.396	50.852	49.410

¹⁾ Øvrige er inklusive International.

**Supplerende hovedtal (fortsat)**

Materiel i drift ¹⁾	2019	2020	2021	2022	2023
IC4-togsæt	63	63	62	60	60
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IR4-togsæt	44	44	44	44	44
Øresundstogsæt ²⁾	111	34	34	10	-
Dobbeltdækkervogne	113	113	113	113	113
Indlejede IC1-vogne	-	-	-	-	56
Leasede Desiro-togsæt	12	-	-	-	-
Desiro-togsæt	4	-	-	-	-
Desiro-togsæt udlånt/lejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	4	-	-	-	-
ME-diesellokomotiver	29	28	-	-	-
EA-ellokomotiver	5	-	-	-	-
EB-ellokomotiver	-	3	32	42	42
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Rangerlokomotiver/traktorer	14	5	5	4	5

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

²⁾ 24 Øresunds-eltogsæt har siden december 2022 været udlejet til Skånetrafiken. 10 Øresunds-eltogsæt er solgt i december 2023.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal kørte kilometer mellem hændelser (1.000 km) ¹⁾²⁾	2019	2020	2021	2022	2023
IC4-togsæt	8,1	10,0	8,4	8,7	6,0
IC3-togsæt	35,0	34,9	26,6	37,3	34,7
IR4-togsæt	17,5	26,0	25,6	45,8	31,1
Øresundstogsæt S ³⁾	22,5	36,5	18,6	4,2	-
Øresundstogsæt DK ³⁾	22,5	36,5	41,5	16,3	29,9
Dobbeltdækkervogne	22,1	26,1	36,8	26,5	31,3
IC1-vogne	-	-	-	-	10,0
MR-togsæt	1,6	-	-	-	-
Desiro-togsæt	12,0	13,1	-	-	-
ME-diesellokomotiver	25,0	34,5	46,5	-	-
EA-ellokomotiver	4,2	6,5	-	-	-
EB-ellokomotiver	-	0,8	3,0	19,8	40,3
S-togsæt	16,9	20,7	19,8	21,4	25,5

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.

**Supplerende hovedtal (fortsat)**

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2019	2020	2021	2022	2023
DSB	6.312	6.231	5.506	5.347	5.397
- heraf sociale kapitel ¹⁾	116	105	85	80	85
DSB Service & Retail A/S	550	516	545	670	702
- heraf sociale kapitel ¹⁾	12	11	9	11	0
DSB Ejendomsudvikling A/S	4	10	10	9	14
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	-	-
DSB-koncernen i alt	6.866	6.757	6.061	6.026	6.113

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.

Supplerende hovedtal (fortsat)

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte ultimo året)	2019	2020	2021	2022	2023
AC	488	484	541	633	661
Individuel	251	254	284	284	286
DJ	3.448	3.400	3.165	3.021	3.061
FO DSB	1.127	1.045	615	602	608
HK	1.907	1.829	1.880	1.982	2.064
Øvrige	35	32	19	20	22
I alt	7.256	7.044	6.504	6.542	6.702

Supplerende hovedtal (fortsat)

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte ultimo året)	2019	2020	2021	2022	2023
Kontraktansatte	251	254	284	284	286
Overenskomstansatte	5.443	5.351	4.937	5.088	5.318
Timelønnede	17	11	16	34	71
Tjenestemænd	1.545	1.428	1.267	1.136	1.027
I alt	7.256	7.044	6.504	6.542	6.702

Supplerende hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer (ultimo året)	2019	2020	2021	2022	2023
Fjerntogsstationer inklusive fællesstationer	140	126	119	119	119
S-tog inklusive fællesstationer	86	87	87	87	88
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-11	-10	-10	-10	-10
S-tog eksklusive fællesstationer	75	77	77	77	78
Antal betjente jernbanestationer i alt	215	203	196	196	197
Km bane som betjenes af DSB	1.576	1.406	1.287	1.287	1.287



Resultatopgørelse pr. kvartal

Beløb i mio. kr.	2023				2022			
	1. kvt.	2. kvt.	3. kvt.	4. kvt.	1. kvt.	2. kvt.	3. kvt.	4. kvt.
Passageromsætning	1.295	1.356	1.339	1.414	1.028	1.417	1.461	1.412
Trafikkontraktindtægter ¹⁾	901	903	863	898	1.018	861	704	867
Salg af kioskvare mv	226	267	262	245	188	250	237	241
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	35	16	19	8	23	30	31	37
Salg og udlejning af togmateriel	22	21	26	33	25	14	16	14
Udlejning og forpagtning	70	69	72	52	62	59	63	56
Øvrig omsætning	20	30	34	54	16	19	26	37
Nettoomsætning	2.569	2.662	2.615	2.704	2.360	2.650	2.538	2.664
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	45	148	99	174	129	101	79	116
Andre driftsindtægter	219	27	10	145	42	55	68	-29
Indtægter i alt	2.833	2.837	2.724	3.023	2.531	2.806	2.685	2.751
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	624	551	586	509	431	457	458	618
Andre eksterne omkostninger	882	963	931	1.245	953	980	976	917
Personaleomkostninger	885	902	904	924	845	875	875	844
Omkostninger i alt	2.391	2.416	2.421	2.678	2.229	2.312	2.309	2.379
Resultat før af- og nedskrivninger	442	421	303	345	302	494	376	372
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	246	226	234	328	251	256	264	472
Resultat af primær drift	196	195	69	17	51	238	112	-100
Finansielle poster, netto	-8	-8	-17	-19	-21	-9	-28	-14
Resultat før skat	188	187	52	-2	30	229	84	-114
Periodens resultat	146	147	41	-14	24	186	59	-12
Egenkapital i alt	5.770	5.950	6.057	5.868	5.451	5.967	6.269	5.688
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	17,2	15,8	11,6	12,8	12,8	18,6	14,8	14,0
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	7,0	6,6	2,2	0,0	2,0	9,2	4,3	-5,3

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) = $\text{Resultat før af- og nedskrivninger} \times 100 / \text{Nettoomsætning}$

Overskudsgrad (EBIT margin) = $\text{Resultat af primær drift} \times 100 / \text{Nettoomsætning}$

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) = $\text{Resultat af primær drift efter skat (NOPLAT)} \times 100 / (\text{gennemsnitlig Egenkapital} + \text{gennemsnitlig Rentebærende gæld, netto})$

Gearing = $\text{Rentebærende gæld, netto} / \text{Resultat før af- og nedskrivninger}$

Soliditetsgrad = $\text{Egenkapital} \times 100 / \text{balancesum}$

Rentedækning = $(\text{Resultat af primær drift} + \text{Finansielle indtægter}) / \text{Finansielle omkostninger}$



Øvrige virksomhedsforhold

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

Den 6. februar 2023
Virksomhedsmeddelelse vedr. jernbanebyen

Den 9. februar 2023
DSB's årsrapport 2022

Den 2. marts 2023
Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde 2023

Den 24. marts 2023
Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i DSB

Den 16. maj 2023
DSB's delårsmeddelelse 1. kvartal 2023

Den 31. august 2023
DSB's halvårsrapport 2023

Den 16. november 2023
DSB's delårsmeddelelse 1.-3. kvartal 2023

Finanskalender 2024

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2024	8. maj 2024
1. halvår 2024	22. august 2024
3. kvartal 2024	14. november 2024

Publikationer

Årsrapport 2023 findes på www.dsb.dk

Vederlagsrapport 2023 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
Malene Richter Christensen



Strækingsregnskab





Strækingsregnskab

Påtegning

DSB's ledelse har dags dato behandlet og godkendt DSB's strækingsregnskab for 2023.

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 2023, herunder at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jævnfør Regnskabsreglementets §2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertogstrafikken
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med Regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, 8. februar 2024

Flemming Jensen
Administrerende direktør

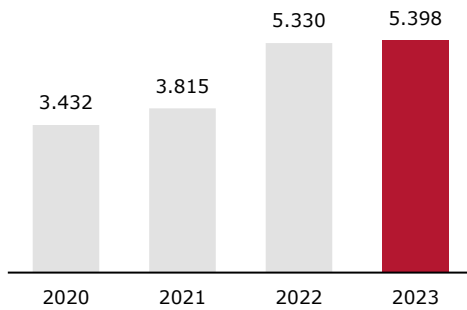
Pernille Damm Nielsen
Økonomidirektør



Highlights for 2023¹

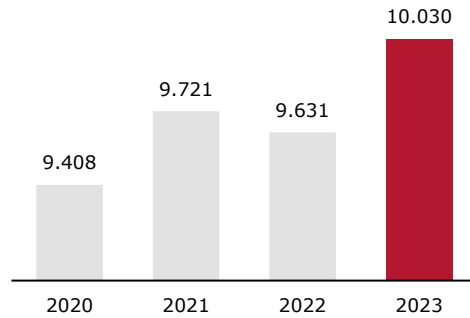
Passageromsætning

Beløb i mio. kr.



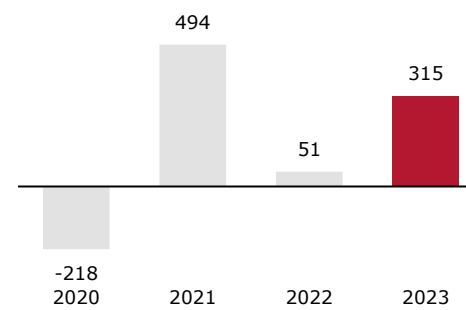
Omkostninger & Af- og nedskrivninger

Beløb i mio. kr.

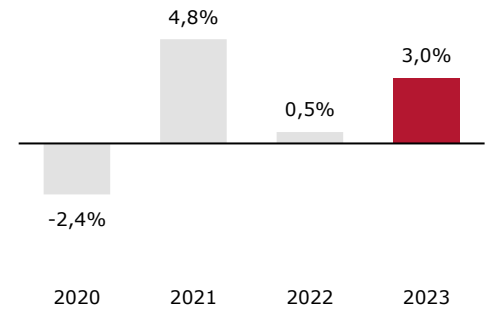


Resultat af primær drift

Beløb i mio. kr.

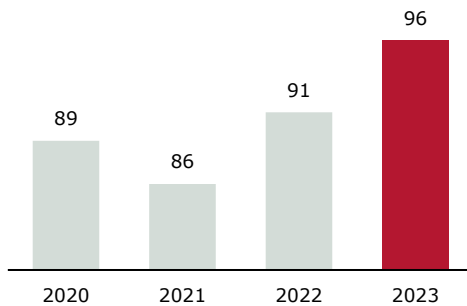


EBIT-margin



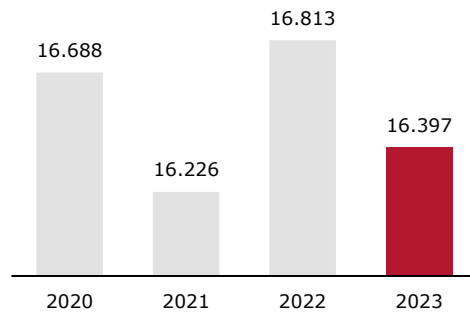
Litra km

Antal i mio. km



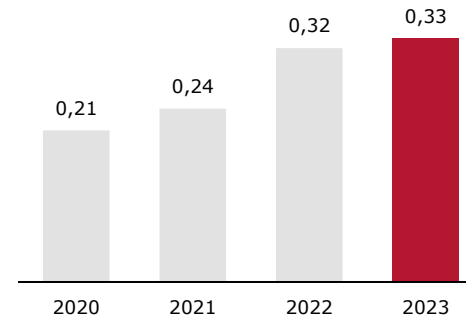
Plads km

Antal i mio. km



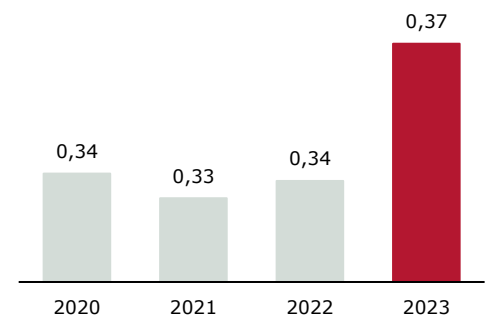
PASK Togkørsel

Beløb i kr.



CASK Togkørsel

Beløb i kr.



¹ Resultaterne er Offentlige serviceydelser fra modervirksomheden DSB.



Resultatgennemgang

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 er i 2023 samlet set højere end i 2022, på trods af afgivelsen af kørsel over Øresund til Skånetrafikken
- Omkostningernes udvikling skyldes primært de generelt højere energipriser i 2023
- Fjerntog viser samlet set et positivt resultat før skat, som primært skyldes stigende passageromsætning. Dermed har Fjerntog været med til at finansiere de underskudsgivende strækninger
- Regionaltogstrækningerne i både Øst og Vest har samlet set været underskudsgivende og kræver derfor tilførsel af midler fra den overskudsgivende trafik og fra statens kontraktbetaling
- S-togstrafik viser samlet set et positivt resultat før skat og har derfor medvirket til at finansiere underskudsgivende strækninger. S-togstrafik har en stigende passageromsætning set i forhold til 2022, men samtidig også stigende omkostninger.

Aktivitetsområderegnskab

Offentlige serviceydelser, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i aktiviteterne Togkørsel, Togsystem, Generelle forpligtelser og Øvrige, jævnfør tabel 17.

- 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 og kundeservice
- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften:
 - Tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum
 - Omkostninger til stationer, som DSB ikke betjener, men som DSB drifter og vedligeholder, og som ikke bliver omkostningsdækket af de øvrige operatører
 - Jobbørs som vedrører udlånte tjenestemænd samt håndteringen af overtallige medarbejdere - både egne og udlånte
 - Uddannelse af lokoførere på den offentlige lokoføreruddannelse
- Øvrige er aktiviteter, som ikke kan defineres værende en del af hverken togdriften eller de generelle forpligtelser som DSB har. Det er f.eks. salg af ejendomme i modervirksomheden DSB, ekstraordinære poster fra voldgiftsag samt elimineringsposter.

Togkørsel opdeles yderligere i Fjern- & Regionaltogstrafik og S-togstrafik. Togsystem opdeles i Stationer, Materiel samt Systemer & Kanaler. Systemer & Kanaler indeholder Salgskanaler og Kundeservice samt Trafikafvikling og Fællesfunktioner.

I 2023 udgjorde Indtægter før udlejning af togmateriel 10.345 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

Passageromsætningen udgjorde i 2023 5.398 mio. kr. og er i strækingsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne², hvilket vil sige passager-togstrafikken. Den væsentlige indtægt til Togsystemydelserne er de fordelte trafikkontraktindtægter. Samtidig tilgår provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører, som i 2023 udgjorde 43 mio. kr. af Øvrige indtægter.

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 trafiksselskaber og operatører samt fælles og integrerede kommercielle løsninger - som f.eks. Rejsekort, Rejseplanen og DOT. Passageromsætningen er opgjort på baggrund af de indgåede aftaler om indtægtsdeling mellem trafiksselskaber og operatører.

Fra 1. januar 2023 er der trådt ændringer i kraft for bekendtgørelsen om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Ændringerne medfører blandt andet et ophør i anvendelse af parternes tællesystemer og rejseopgørelser til i højere grad, at anvende data fra Rejsekortet til fordelinger. 2023 er parallel driftsår af to

indtægtsdelingsmodeller og eventuelle provenukonsekvenser neutraliseres mellem parterne. Ændringerne i bekendtgørelsen introducerer mulighed for større transparens og hurtigere afregning mellem parterne, som det allerede er tilfældet for indtægtsdelingen mellem parterne i Vest og for Øst/Vest rejserne.

Også i 2023 har DSB udført entreprenørkørsel for Arriva Danmark på én strækning i Midt- og Vestjylland. Det skal ses i lyset af, at togbetjeningen i området generelt er overdraget fra DSB til Arriva Danmark i forlængelse af en politisk beslutning herom. Entreprenørkørsel betyder, at DSB afholder omkostningerne til fortsat betjening af en række afgang i Midt- og Vestjylland for derved at sikre direkte afgang for kunderne til resten af landet. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder Arriva Danmark, mens DSB kompenseres gennem kontraktbetaling.

I 2023 udgjorde de samlede trafikkontraktindtægter 3.565 mio. kr. Disse finansierer den underskudsgivende 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 nye 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.

² Dette er et analytisk valg, idet passageromsætningen i realiteten også anvendes til at medfinansiere f.eks. stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passageromsætningen også var fordelt til Togsystem, ville det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.



Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel udgjorde Passageromsætning 52 procent, Trafikkontraktindtægter 34 procent mens Øvrige indtægter dækker den resterende del. Der er sket en forskydning i denne fordeling siden 2022, som følge af ekstraordinære øvrige indtægter.

I overensstemmelse med trafikkontrakten med staten, så 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 60 procent Togkørsel og 35 procent Togsystemaktiviteter, mens de resterende 5 procent finansierede Generelle forpligtelser og Øvrige.

I 2023 udgjorde Omkostninger før leje af togmateriel 9.160 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf blev 66 procent anvendt til Togkørsel, 31 procent til Togsystem-aktiviteter 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 strækingsregnskabet 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 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 strækningsekonomimodellen, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien inden for hvert aktivitetsområde på grundlag af det estimerede aktivitets-træk i områderne.



**Tabel 17: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder**

Beløb i mio. kr.	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser ¹⁾	Øvrige ²⁾
	Offentlige service-ydelser	Fjern- og Regional-togs-trafik	S-togs-trafik	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler		
Passageromsætning	5.398	3.718	1.701	0	0	0	0	-21
Indtægter fra trafikkontrakter	3.565	563	0	879	383	1.710	30	0
Øvrige indtægter ³⁾	1.382	198	52	217	227	177	6	505
Indtægter før udlejning af togmateriel	10.345	4.479	1.753	1.096	610	1.887	36	484
Udlejning af togmateriel	496	0	0	0	496	0	0	0
Indtægter i alt	10.841	4.479	1.753	1.096	1.106	1.887	36	484
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.539	1.165	336	0	0	6	0	32
Andre eksterne omkostninger	4.309	1.719	372	567	430	943	65	213
Personaleomkostninger	3.312	1.868	578	127	118	633	-36	24
Omkostninger før leje af materiel	9.160	4.752	1.286	694	548	1.582	29	269
Leje af togmateriel	496	221	275	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	9.656	4.973	1.561	694	548	1.582	29	269
Resultat før af- og nedskrivninger	1.185	-494	192	402	558	305	7	215
Af- og nedskrivninger	870	80	24	143	565	52	6	0
Resultat af primær drift	315	-574	168	259	-7	253	1	215
Finansielle poster, netto	-5	3	1	-14	7	-1	-1	0
Resultat før skat	310	-571	169	245	0	252	0	215
Skat af årets resultat	-73							
Årets resultat	237							
Procentvis fordeling								
Indtægter fra trafikkontakt		16%	0%	24%	11%	48%	1%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		43%	17%	11%	6%	18%	0%	5%
Omkostninger før leje af togmateriel		52%	14%	8%	6%	17%	0%	3%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	10.531	5.050	1.584	851	1.106	1.635	36	269
Heraf støttefunktioner	1.999	904	286	82	326	356	45	0

¹⁾ Generelle forpligtelser vedrører tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum i Odense, udlånte tjenestemænd, egne overtallige tjenestemænd, de relative indtægter og omkostninger til trafikafhængige stationer, som ikke bliver dækket af de øvrige operatører samt uddannelse af lokomotivførere på den offentlige lokomotivførerruddannelse.

²⁾ Øvrige vedrører regulering af nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden DSB, ekstraordinære indtægter vedrørende vunden voldgiftssag samt elimineringsposter.

³⁾ Øvrige indtægter indeholder salg af vedligeholdelse af togmateriel, gevinst ved salg af togmateriel, provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører, udlejning af togmateriel til tredje part samt ekstraordinære indtægter vedrørende vunden voldgiftssag.



Omkostninger til Togkørsel

I 2023 er størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster anvendt til Togkørsel (6.634 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (5.050 mio. kr.) og S-togstrafik (1.584 mio. kr.), jævnfør tabel 17.

Materiel vedligeholdelse og Leje af togmateriel udgjorde i alt 2.736 mio. kr. eller 41 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til Kørende personale udgjorde 1.291 mio. kr. eller 19 procent, jævnfør figur 15.

Efter fusionen af DSB Vedligehold A/S og modervirksomheden DSB fortsætter det tidligere DSB Vedligehold A/S med at have eksterne kunder. Indtægterne fra de eksterne kunder samt tilhørende omkostninger betragtes som værende en konkurrenceudsat aktivitet og skal derfor ikke indgå i de Offentlige serviceydelser. Denne aktivitet er på lige fod med andre lignende konkurrenceudsatte aktiviteter i modervirksomheden DSB, fratrukket modervirksomheden DSB's resultat i Hovedregnskabsopstillingen, som er et særskilt revisorpåtegnet regnskab der netop opgør de Offentlige serviceydelser.

De kommende år udføres et meget stort antal infrastrukturarbejder i Danmark. Disse er helt nødvendige, og når de er gennemført, vil de - sammen med nye elektriske tog - sikre en velfungerende og bæredygtig togdrift til gavn for DSB's kunder. Under infrastrukturarbejderne påvirkes DSB's økonomi i betydelig grad. Det

gælder særligt i form af tab af passageromsætning, når kunder fravælger toget til fordel for andre transportformer, men også i form af øgede omkostninger til erstatningskørsel.

Banedanmarks bevillinger dækker projektkomkostninger til infrastrukturarbejder, mens DSB afholder omkostningerne til erstatningskørsel, når togdriften er hindret af spor-spærring. DSB har i 2023 afholdt 69 mio. kr. til erstatningskørsel. Det er Banedanmark, der planlægger og udfører infrastrukturarbejderne.

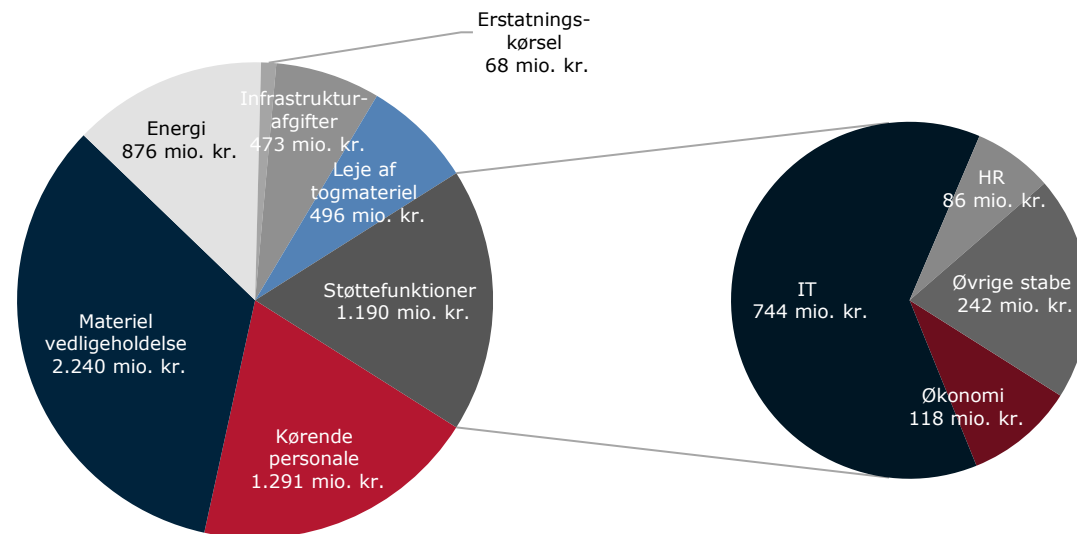
Leje af togmateriel er udtryk for den nettoomkostning DSB har haft til togflåden. Der er tale om indtægter fra salg af materiel, dedikeret trafikkontraktbetaling³, udleje af togmateriel samt omkostninger i form af forsikring og togleje fra bl.a. materielselskaberne samt af- og nedskrivninger og forrentning.

DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteter og dermed også en andel af Støttefunktioner, som udgjorde 1.190 mio. kr. eller 18 procent af omkostningerne til Togkørsel. Støttefunktionerne indeholder tværgående IT-funktioner, Økonomi- og Personalfunktioner samt øvrige stabe.

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

Figur 15: Omkostninger til Togkørsel

Beløb i mio. kr.



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.

³ Jævnfør politisk aftale "Indkøb af dobbeltdækkere" af 1. april 2014.



Omkostninger til Togsystem

Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgjorde i 2023 inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.486 mio. kr., jævnfør tabel 17. Heraf blev 1.635 mio. kr. eller 66 procent anvendt til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner (404 mio. kr.), Salgskanaler & Kundeservice (875 mio. kr.) samt en andel af de samlede Støttefunktioner (356 mio.

kr.), mens 851 mio. kr. eller 34 procent blev anvendt til Stationer, hvor Støttefunktioner udgjorde 82 mio. kr., jævnfør figur 16.

Togsystem skal som Togkørsel opgøres til de fuldt fordelte omkostninger og skal derfor også bære en andel af de samlede Støttefunktioner, som samlet set udgjorde 438 mio. kr. eller 18 procent af de samlede omkostningerne til Togsystem.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kundenvendte aktiviteter såsom billetsalgskanaler (betjent salg, selvbetjent salg og øvrige salgskanaler), kundeservice, trafikinformation, rejsekort, marketing, strategisk trafikplanlægning samt catering.

Trafikafvikling & Fællesfunktioner indeholder trafikvendte 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 fradragsberettigede moms de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

I 2023 udgjorde den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms en samlet omkostning på i alt 781 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 73 mio. kr. i 2023.

Årets resultat

Årets resultat af Offentlige serviceydelser er opgjort til 237 mio. kr. Årets resultat tilgår DSB's egenkapital, og dermed øges ejerens - statens - værdi af DSB med årets resultat. I kontraktbetalingen fragår diverse afgifter - skat, moms og lønsumsafgifter, som går tilbage til staten, ligesom DSB betaler infrastrukturafgifter for at benytte den infrastruktur - spor og faste forbindelser, DSB benytter i togdriften for Fjern- & Regionaltog.

Det endelige nettoresultat overfor staten er derfor betydeligt mindre end den udbetalte kontraktbetaling.

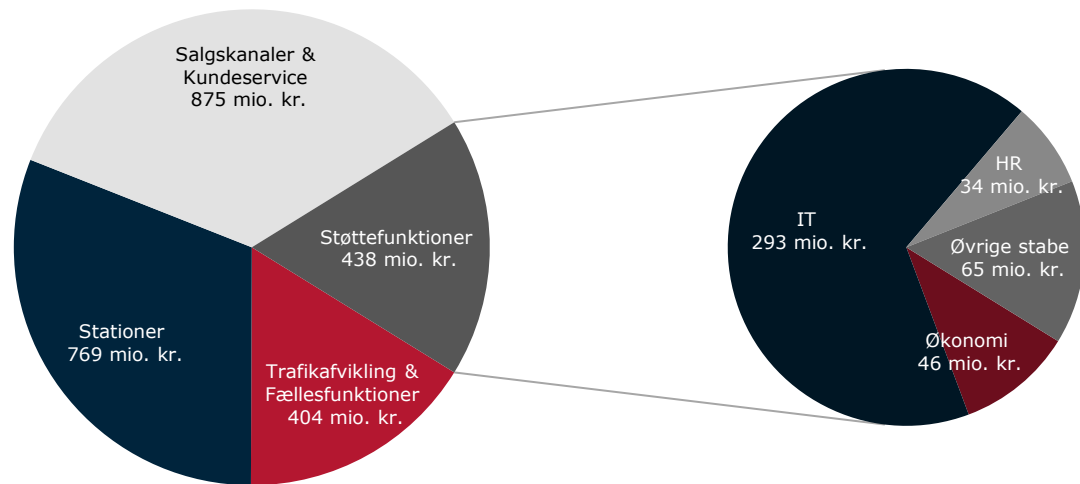
Strækningsregnskabs resultater

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.

Figur 16: Omkostninger til Togsystem

Beløb i mio. kr.





Strækingsregnskabet er derimod ikke velegnet til at sammenligne økonomi mellem operatører - heller ikke selvom sammenligning alene fokuserer på togkørselsaktiviteterne - ligesom det ikke kan anvendes som et opslagsværk til justering af omkostningerne ved afgivelse af strækninger.

Dette skyldes, dels at strækingsregnskabet er et fordelingsregnskab, dels at DSB's omkostninger - som alle andre virksomheders - i forskelligt omfang er variable med produktionens omfang. Det betyder, at dele af omkostningerne kun har en ringe eller slet ingen sammenhæng med, hvor mange tog- eller pladskilometer der køres. Således gælder, at der ikke er nogen næneværdig sammenhæng mellem togkørselsomfang og omkostninger til for eksempel salgs- og distributionskanaler, planlægningssystemer og overvågningscentre. Når DSB afgiver togtrafik, har det den effekt, at DSB mister stordriftsfordele og muligheder for tværgående synergi.

Strækingsregnskabet 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 18.

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

I henhold til Regnskabsreglementet skal DSB opgøre de enkelte strækninger inklusive alle omkostninger, uanset om omkostningen knytter sig til produktionsomfanget eller ej. Derfor er omkostninger til Togsystem for så vidt angår Stationer samt Systemer & Kanaler ombrudt på strækninger i tabel 19. Dette indebærer i praksis, at der medtages omkostninger vedrørende for eksempel stationsdrift, drift af rejsekortsystemet, billetautomater, trafikinformation og driftscentre, som styrer trafikken for at begrænse forsinkelser mv.

Omkostningerne er ombrudt på strækninger, selvom aktiviteterne ikke har direkte sammenhæng med den reelle økonomi i togkørslen på den enkelte strækning.

Nøgletallene for Passageromsætning pr. pladskilometer og Omkostninger pr. pladskilometer giver det bedste udtryk for, hvordan sædekapaaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jævnfør tabel 19. 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.





Tabel 18: Strækingsregnskab for Togkørsel

Beløb i mio. kr.	Passager-omsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedligeholdelse	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Direkte omkostninger i alt	Leje af materiel	Støttefunktionsomkostninger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.138	1.165	144	330	129	15	124	742	81	143	199
København - Aalborg (InterCity)	715	744	176	279	124	16	147	742	70	164	-232
København - Esbjerg (InterCity)	467	479	56	77	60	8	58	259	11	58	151
København - Odense - Hamborg (InterCity)	61	71	21	64	28	1	22	136	-13	20	-72
Fjerntog	2.381	2.459	397	750	341	40	351	1.879	149	385	46
Aarhus - Hamborg	34	35	6	14	5	0	2	27	-14	6	16
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	108	116	43	157	31	2	15	248	7	45	-184
Odense - Fredericia	22	24	18	26	13	0	5	62	2	16	-56
Aarhus - Fredericia - Flensborg	69	73	20	24	8	1	7	60	3	20	-10
Fredericia - Sønderborg	43	47	24	23	15	0	6	68	3	24	-48
Fredericia - Vejle - Struer	0	2	13	11	4	1	3	32	4	12	-46
Regional Vest	276	297	124	255	76	4	38	497	5	123	-328
København - Holbæk - Kalundborg	222	237	92	270	51	2	19	434	18	91	-306
København - Slagelse	60	63	22	26	18	1	5	72	-15	20	-14
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	584	637	182	310	110	7	33	642	4	172	-181
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F.	125	135	65	86	32	1	17	201	28	61	-155
Helsingør - København - Køge - Næstved	70	88	55	101	32	2	10	200	32	52	-196
Regional Øst	1.061	1.160	416	793	243	13	84	1.549	67	396	-852
Fjern- og Regionaltogs trafik	3.718	3.916	937	1.798	660	57	473	3.925	221	904	-1.134
Central (Hellerup-Valby)	656	668	92	86	36	6	0	220	59	75	314
Køge (Sydhavn - Køge)	218	228	62	91	47	2	0	202	51	50	-75
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	149	152	26	32	16	0	0	74	20	21	37
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	190	199	54	78	40	2	0	174	44	43	-62
Farum (Ryparken - Farum)	114	119	33	43	21	0	0	97	28	27	-33
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	208	215	45	67	34	1	0	147	37	36	-5
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	39	40	10	12	6	0	0	28	7	8	-3
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	127	132	32	33	16	0	0	81	29	26	-4
S-togs trafik	1.701	1.753	354	442	216	11	0	1.023	275	286	169
Togkørsel ekskl. Indtægter fra trafikkontrakt	5.419	5.669	1.291	2.240	876	68	473	4.948	496	1.190	-965
Beregnet Trafikkontrakt betaling	0	563	0	0	0	0	0	0	0	0	563
Togkørsel inkl. Indtægter fra trafikkontrakt	5.419	6.232	1.291	2.240	876	68	473	4.948	496	1.190	-402



Tabel 19: Strækingsregnskab for Togdrift

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsætning	Togkørsel Øvrige indtægter	Togkørsel Omkostnin- ger	Togkørsel Resultat	Øvrige Ind- tægter	Øvrige Om- kostninger	Togdrift Resultat	Passager- oms. pr. plads km ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. plads km ¹⁾	Togdrift re- sultat pr. person km ¹⁾	Person km mio. enheder ²⁾	Tog km mio. enheder
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.138	27	966	199	46	276	-31	0,54	0,46	-0,02	1.215	6,00
København - Aalborg (InterCity)	715	29	976	-232	42	266	-456	0,36	0,50	-0,59	777	7,06
København - Esbjerg (InterCity)	467	12	328	151	24	145	30	0,59	0,41	0,06	513	2,62
København - Odense - Hamborg (InterCity) ³⁾	61	10	143	-72	3	20	-89	0,11	0,26	-1,68	53	1,37
Fjerntog ³⁾	2.381	78	2.413	46	115	707	-546	0,44	0,44	-0,21	2.558	17,05
Aarhus - Hamborg ³⁾	34	1	19	16	2	10	8	0,37	0,20	0,27	30	0,42
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	108	8	300	-184	11	79	-252	0,24	0,66	-1,98	127	2,35
Odense - Fredericia	22	2	80	-56	3	26	-79	0,12	0,46	-4,11	19	0,80
Aarhus - Fredericia - Flensborg ³⁾	69	4	83	-10	4	24	-30	0,49	0,58	-0,51	59	0,79
Fredericia - Sønderborg	43	4	95	-48	4	29	-73	0,21	0,46	-1,39	52	0,96
Fredericia - Vejle - Struer	0	2	48	-46	2	18	-62	0,00	0,66	-1,15	54	0,44
Regional Vest ³⁾	276	21	625	-328	26	186	-488	0,24	0,55	-1,43	341	5,76
København - Holbæk - Kalundborg	222	15	543	-306	25	162	-443	0,29	0,70	-1,82	243	2,93
København - Slagelse	60	3	77	-14	6	44	-52	0,26	0,33	-0,76	68	0,88
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	584	53	818	-181	69	439	-551	0,28	0,39	-1,08	512	5,10
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F.	125	10	290	-155	15	94	-234	0,22	0,51	-1,31	179	2,62
Helsingør - København - Køge - Næstved	70	18	284	-196	12	76	-260	0,11	0,44	-3,59	73	1,59
Regional Øst	1.061	99	2.012	-852	127	815	-1.540	0,25	0,47	-1,43	1.075	13,12
Fjern- og Regionaltogs trafik ³⁾	3.718	198	5.050	-1.134	268	1.708	-2.574	0,34	0,46	-0,65	3.974	35,93
Central (Hellerup-Valby)	656	12	354	314	52	250	116	0,70	0,38	0,41	283	2,66
Køge (Sydhavn - Køge)	218	10	303	-75	16	108	-167	0,18	0,25	-0,63	266	3,43
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	149	3	115	37	6	55	-12	0,37	0,29	-0,10	104	1,17
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	190	9	261	-62	15	112	-159	0,18	0,25	-0,78	204	2,92
Farum (Ryparken - Farum)	114	5	152	-33	10	61	-84	0,21	0,29	-0,86	99	1,55
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	208	7	220	-5	11	89	-83	0,23	0,24	-0,33	246	2,48
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	39	1	43	-3	2	17	-18	0,26	0,29	-1,26	14	0,41
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	127	5	136	-4	5	45	-44	0,38	0,41	-0,83	54	1,24
S-togs trafik	1.701	52	1.584	169	117	737	-451	0,31	0,29	-0,36	1.270	15,86
Strækninger i alt ³⁾	5.419	250	6.634	-965	385	2.445	-3.025	0,33	0,40	-0,58	5.244	51,79
Offentlige serviceydelse ³⁾	5.419	250	6.634	-965	884	3.121	-3.202	0,33	0,40	-0,61	5.244	51,79

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.²⁾ Person km er ekskl. transportforpligtelsen samt tredjeparts salg via apps i Vestdanmark.³⁾ Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.



Anvendt metode

DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige vinkler, hvilket gør det vanskeligt at gennemskue sammenhængen mellem de enkelte rapporter og samtidig hæmmer transparensen. Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

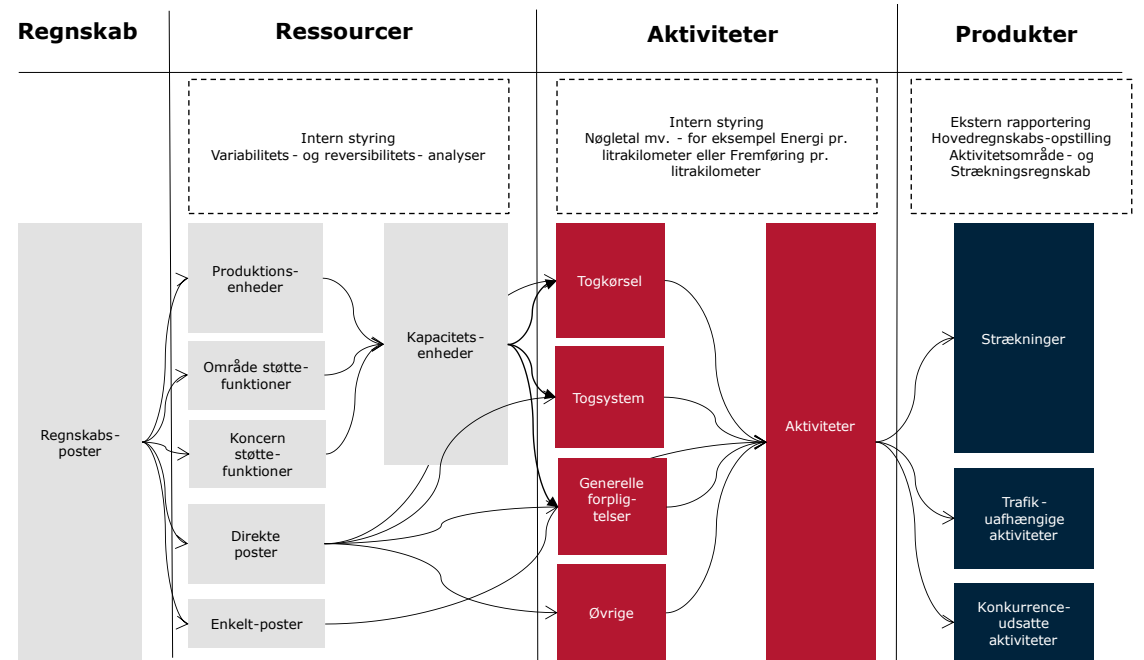
Regnskabsreglementet for DSB har til formål at skille Offentlige serviceydelser fra Konkurrenceudsatte aktiviteter for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt trafik-kontraktbetaling, og sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Hovedregnskabsopstillingen, som gennemgås af de eksterne revisorer, 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 Service & Retail A/S ikke er omfattet af den offentlige serviceforpligtelse.

Strækingsregnskabet tager udgangspunkt i Hovedregnskabsopstillingen, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsområderegnskabet er et bud på at segmentere aktiviteterne i henhold til opdelingen i trafikkontrakten. Strækingsregnskabet er en nedbrydning af togdriften på strækninger i henhold til Regnskabsreglementet 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).

Strækingsøkonomimodellen

Strækingsøkonomimodellen danner grundlag for Hovedregnskabsopstillingen og strækingsregnskabet 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.



Figuren på forrige side beskriver den principielle metode anvendt i strækingsøkonomimodellen, hvor de regnskabsmæssige registreringer grupperes og fordeles via aktiviteter til strækninger. På ressourceniveau 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.

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

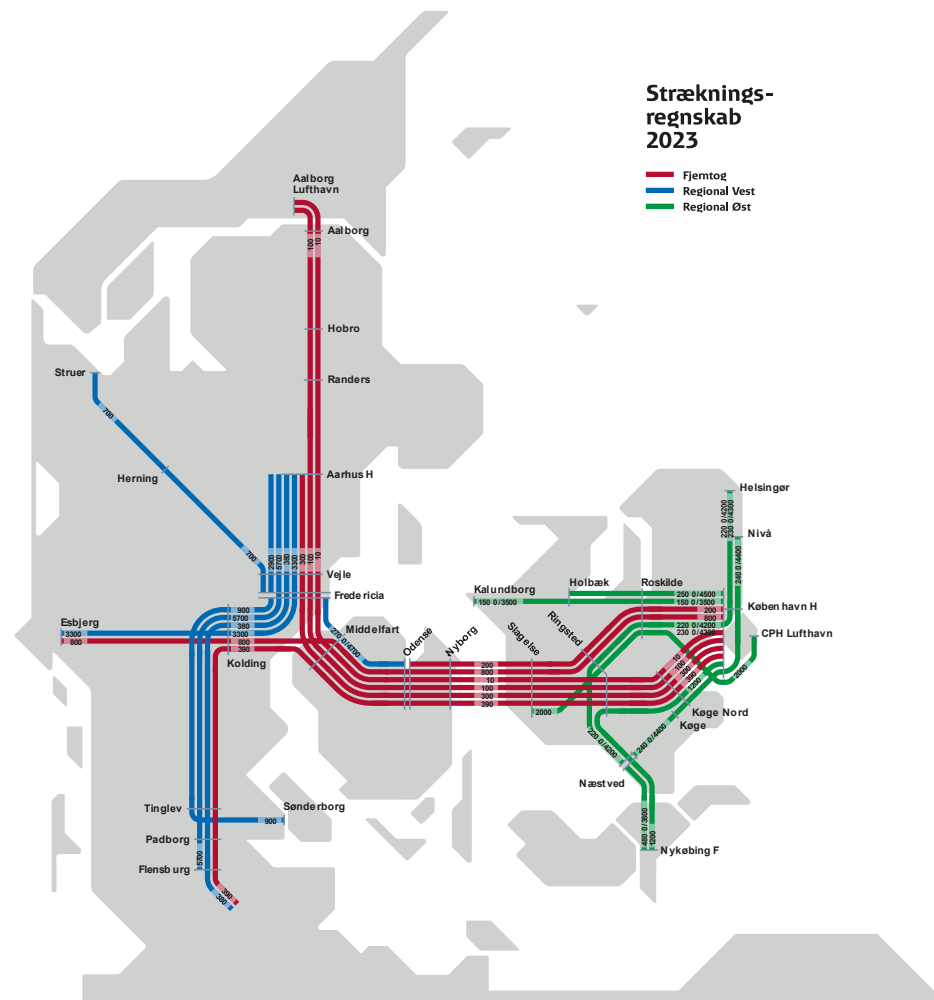
Definition af strækninger

Kortet viser de anvendte definitioner af de enkelte strækninger, der er tilpasset den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2023. Ændringerne i forhold til 2022 er primært, at der er introduceret en ny strækning fra Kystbanen over den nye bane til Køge og videre til Næstved ad Lille Syd. Samtidig er al trafik over Øresund overgået til Skånetrafikken.

Strækningerne som DSB har betjent i 2023, 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 regionaltogetrafik, 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
- Togkategorierne Regional Vest og Regional Øst følger den underliggende togproduktion
- S-tog er ikke ændret.





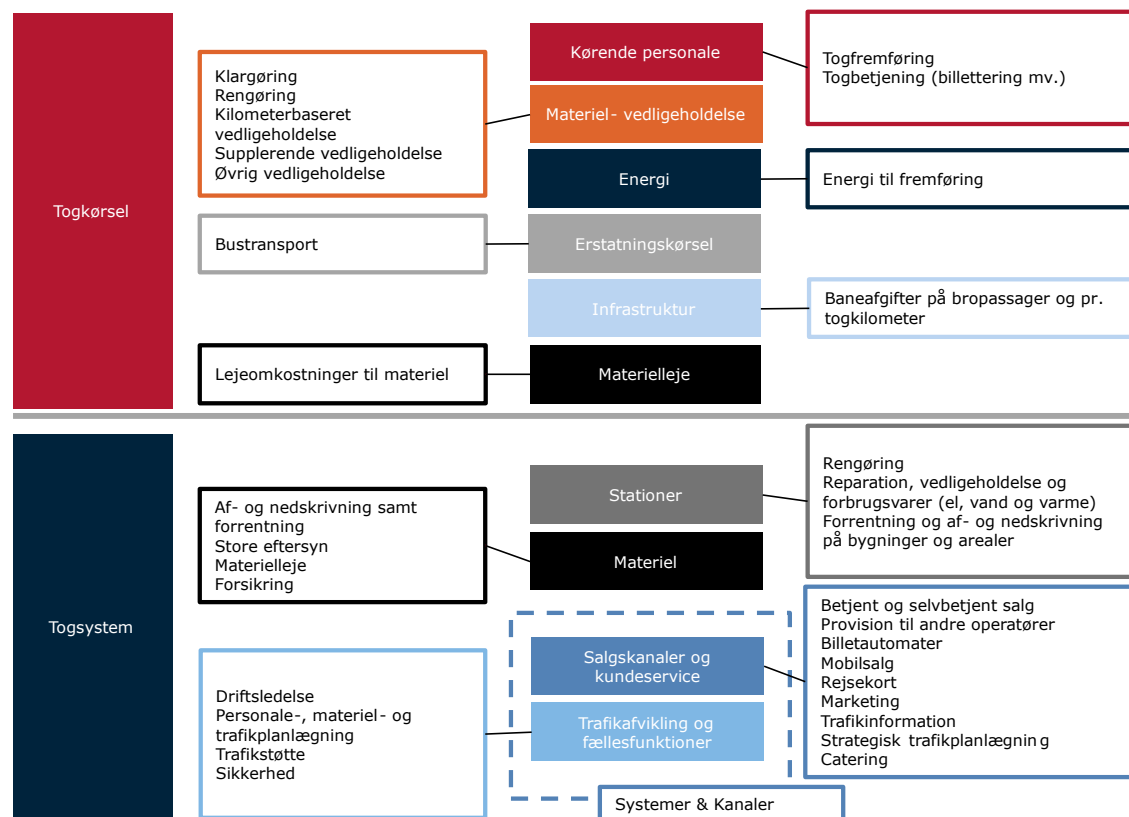
Definition af aktiviteter og opdeling i aktivitetsområderne Togkørsel og Togsystem

Det centrale i strækingsøkonomimodellen er definitionen af de aktiviteter, som DSB udfører i togdriften. De anvendte aktivitetsdefinitioner og -grupperinger understøtter sondringen mellem

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

Grundregistreringerne understøtter ikke direkte en opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med aktivitetsområdeopfattelsen i trafikkontrakten. Grundregistre-ringerne sigter på at understøtte virksomhedens organisering og

dermed den mest effektive samlede rapportering. Derfor er rapporteringen på aktivitetsområder base-et på strækingsøkonomimodellens fordelingsnøgler.





Fordelingsnøgler

Strækingsøkonomimodellen er udviklet ud fra målsætningen om, at modellen skal afspejle indtægts-, omkostnings- og produktionsstruktur. Da det er en fordelings-model, 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.

Denne figur 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

- Infrastrukturomkostningerne for passage af Storebælt fordeles i forhold til det antal bropassager, der er foretaget på den enkelte strækning, samt efter hvor mange kilometer det enkelte tog har kørt.

Kørende personale	Lokomotivfører- og togførertimer samt antal rejsende
Materiel vedligeholdelse	Litra timer og litrakilometer
Energi	Littrakilometer
Erstatningskørsel	Delrejser og direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager og pr. togkilometer
Materielleje	Gennemsnit



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

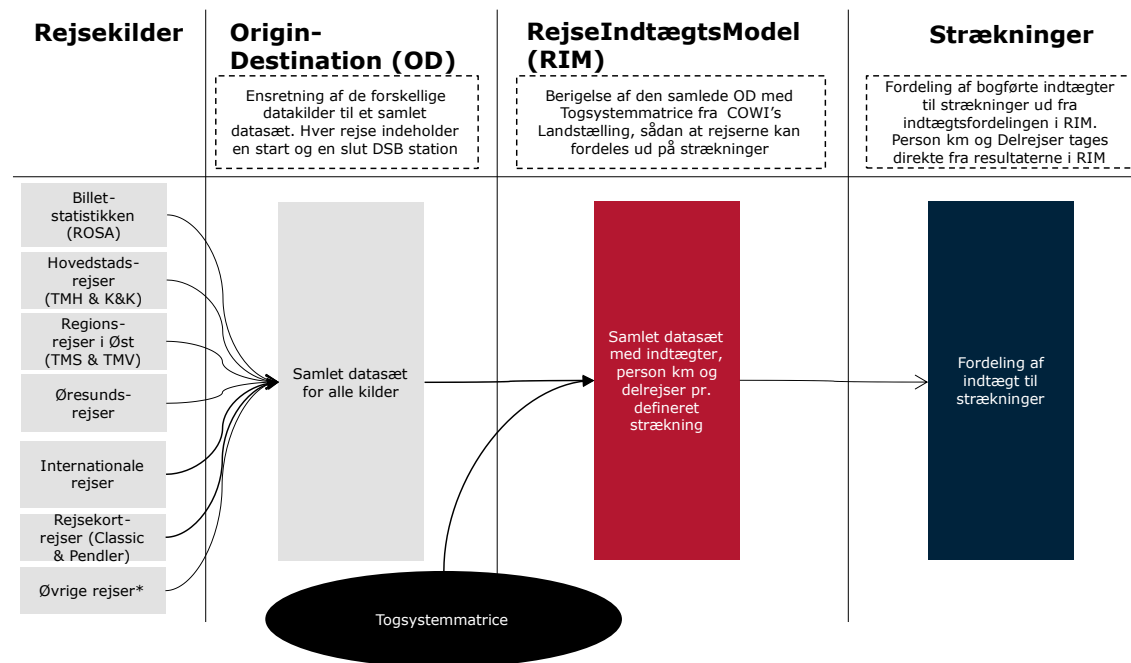
takstområder, som skal koordineres på tværs af forskellige operatører, både på rejsen og de tilhørende indtægter.

For Fjern- & Regionaltog har DSB således en række rejse-kilder, 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 her efter samlet i et datasæt, som ud fra billetinformerer viser hvorfra rejsen starter og slutter (Origin-Destination (OD)). Efter fastlæggelsen af rejserelationerne, skal rejsevejen efterfølgende bestemmes. Det vil sige, hvilke af flere mulige strækninger er blevet anvendt til at rejse mellem start og slut destination.

Ud fra en togsystemmatrice, 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 strækingsindtægter i et separat passagertællesystem (APS), som fordeler passageromsætningen i de 8 hovedstrækninger.



* Øvrige rejser består af Lejrskolerejser, Frirejser, Rejsepas, ITS Ungdomskort og Skolekort i Vest m.fl.



Fordeling af trafikkontraktindtægter til aktivitetsområder

Strækingsøkonomimodellen fordeler ikke trafikkontrakt-indtægterne ud 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:

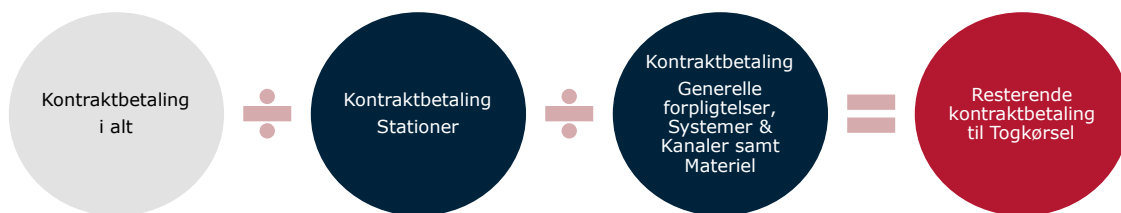
- Kontraktbetalingen til Stationer fordeles således, at der sikres et årligt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent
- Kontraktbetalingen til Generelle forpligtelser er baseret på omkostningsdækning
- Kontraktbetalingen til Systemer & Kanaler er baseret på en overskudsgrad på 5 procent

- Kontraktbetalingen til Materiel dækker alle projektkomkostningerne i forbindelse med forberedelserne af indkøb af nye eltogetsæt, Fremtidens S-bane og Nye værksteder, efter som Leje af togmateriel afregnes til tog-kørselsaktiviteten. Samtidig allokeres den dedikerede kontraktbetaling til forbedring af den kollektive transport i form af køb af dobbeltdækkervogne⁴⁾ til Materiel.

Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, hvor den fordeles således, at overskudsgraden er identisk for Fjern- & Regionaltogstrafik og S-togstrafik. Hvis en strækning giver overskud uden kontraktbetaling, fordeles kontraktbetalingen alene til de underskudsgivende trafikområder.

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.



⁴⁾ Jævnfør "Indkøb af dobbeltdækkere" af 1. april 2014.

