

Vedr. af protokol fra virksomhedsmøde  
24. april 2008



- vedtog, at resultatet anvendes som anført på side 12 i DSB's årsrapport 2007, herunder en udbyttebetaling på 655 mio. kr. inklusive et ekstraordinært udbytte på 272 mio. kr.

Side 5/12

19.06.2008

#### Ad dagsordenens pkt. 5

Bestyrelsesformanden forelagde bestyrelsens orientering om forventede tiltag af politisk og økonomisk interesse i de kommende år, samt bestyrelsens forventninger til resultaterne for de følgende år:

"Når vi i DSB skal skue fremad, er vi mest optaget af Jernbanesektorens fremtidige struktur. DSB står over for store og spændende udfordringer i de kommende år.

En udfordring findes i den analyse af konkurrencesituationen på jernbaneområdet, som transportministeren igangsatte i 2007. Arbejdet forventes i 2009 at munde ud i et forslag til strategi for konkurrence om jernbanetrafikken. Målsætningen er en bedre kollektiv trafik, der dækker brugernes behov. Noget, som DSB fuldstændig kan tilslutte sig.

DSB ser frem til at bidrage konstruktivt i arbejdet med at afklare den fremtidige struktur for virksomheden.

Det er afgørende, at DSB bevarer sine styrker, idet DSB som en vigtig operatør skal kunne imødegå de store udfordringer, sektoren står over for. Derfor er det vigtigt, at man i analyseprocessen nøje overvejer det hensigtsmæssige i udbud af yderligere strækninger for på denne måde at sikre, at værdien af DSB ikke forringes.

\*

En anden vigtig udfordring finder DSB uden for landets grænser. Her har DSB som mål at vinde yderligere kørsel i udlandet i de kommende år. Det vil fastholde kritisk masse, og det vil sikre DSB som en stærk aktør på fremtidens europæiske passagertogsmarked. Derfor skærpede DSB i 2007 det internationale fokus, så nærmarkederne Sverige og Tyskland nu har første prioritet.

Og der er yderligere udbud på dagsordenen. Også på hjemmebanen.

\*

Det var på det svenske marked, at DSB fik endnu et gennembrud i 2007. Her vandt DSB sammen med First udbuddet om togdriften på Kystbanen og i Øresundsregionen.

Lige nu er der en utrolig aktivitet i DSBFirst, og alle involverede har travlt. For klagesager betød, at DSB først kunne underskrive kontrakterne i januar 2008, så forberedelsesperioden er blevet afkortet.

Kunderne kan med rette have høje forventninger til DSBFirst. DSBFirst bliver en operatør i hele Øresundstrafiksystemet. Det skaber en unik mulighed for at opnå bedre rettidighed, færre aflysninger og en optimal anvendelse af personalet. Og det vil be-

tyde, at produktet kommer til at hænge bedre sammen, så rejseoplevelsen bliver endnu bedre.

Side 6/12

Og vi forventer også, at det vil have effekt på den øvrige del af DSB.

19.06.2008

Det er ressourcekrævende at byde på trafik og kan koste tocifrede millionbeløb. Tidligere har der været år, hvor DSB ikke har vundet udbud, og de anvendte ressourcer har haft karakter af udviklingsomkostninger - fuldstændig som i en privat virksomhed.

\*

Som nævnt kører DSB Roslagsbanan i Stockholm sammen med Svenska Tågkompaniet AB. Og det har vi gjort med så stor succes, at kørslen i 2007 blev forlænget med yderligere 5 år. Her har DSB i 2008 også overtaget opgaven med at vedligeholde og klargøre togene.

Fra 2009 bliver DSB den næststørste togoperatør i Sverige og den største i Skandinavien. Men DSB hviler ikke på laurbærene. DSB er nemlig - sammen med partneren EuRailCo - blevet prækvalificeret til at byde på Tunnelbanan, som er det vigtigste transportsystem i Stockholm.

\*

Også på det hjemlige marked er et udbud forestående. Der er tale om et genudbud af trafikken i Midt- og Vestjylland, hvor Arriva kører frem til ultimo 2010. Trafikstyrelsen forventer:

- at udsende udbudsmaterialet til de prækvalificerede bydere ultimo forår/sommerferie juni 2008, og
- at underskrive en ny kontrakt i begyndelsen af 2009.

\*

IC4-togene kører nu i overvåget prøvedrift og har tilladelse til at køre fra nord til syd i Jylland.

Næste fase i myndighedsgodkendelsesprocessen - fra øst til vest - er, at IC4 bliver typegodkendt til indsættelse som enkeltkørende togsæt i landsdelstrafikken. AnsaldoBreda har ansøgt Trafikstyrelsen om godkendelsen, men der skal foretages yderligere testkørsler, før typegodkendelsen kan udstedes. Disse testforløb er påbegyndt og det første togsæt er klar til indsættelse i driften mellem landsdelene, når AnsaldoBreda har afleveret de sidste elementer i specifikationen og myndighedernes godkendelse derefter kan færdiggøres.

Det er beklageligt, at AnsaldoBreda ikke har været i stand til at overholde de leveringsbetingelser, der fremgår af kontrakten, og jeg vil gerne understrege,

- at IC4-leverancen har bestyrelsens og direktionens største bevågenhed, og
- at DSB til stadighed fastholder et maksimalt pres på AnsaldoBreda (på alle niveauer) for at undgå yderligere leveringsforsinkelser.

Det er utroligt, at en over 100 år gammel togproducent ikke kan levere noget så simpelt som et tog.

Bestyrelsen overvejer konkret situationen da indsættelse af IC4-togene er et væsentligt element i planen Gode Tog til Alle. Når IC4 togene bliver indsat i landsdelstrafikken, skal de erstatte IC3 togene i fjerntrafikken, mens IC3-togene skal erstatte det ældre røde/blå materiel i regionaltrafikken. Derfor ser DSB også frem til, at DSB med indsættelsen af IC4 togene vil kunne realisere målet om at give kunderne gode tog til alle.

\*

Internt i DSB er der igangsat en proces, som skal ruste DSB yderligere til fremtiden. Som et første spadestik hertil blev en ny koncernledelse ansat i 2007. Processen skal føre frem til "Det nye DSB".

"Det nye DSB" skal være en virksomhed, som har fokus på kunderne og en stærk konkurrencemæssig tilgang til markedet. Og den skal være mere kommerciel og mere effektiv.

"Det nye DSB" skal resultere i forbedret image og kundetilfredshed. Og det skal sikre, at DSB har den styrke, der skal til for at bevare og udbygge positionen på både det nationale og det internationale marked.

I 2008 vil DSB's Koncernledelse, bakket op af bestyrelsen, fortsætte målrettet med at skabe fundamentet for "Det nye DSB". Det vil blandt andet ske gennem udrulning af forandringsprogrammet "Sporskifte 2010". Forandringsprogrammet skal gøre organisationen mere effektiv og styrke DSB dér, hvor kunden mødes.

Vi har valgt ikke at lave et grønthøsterprojekt. Vi skal arbejde på en anden måde, som gør, at vi bliver mere effektive.

"Det nye DSB" er DSB's interne udfordring i 2008.

\*

I "Det nye DSB" er det også centralt, at DSB er en ansvarlig virksomhed med etik, socialt ansvar og miljø i centrum.

DSB er en stor virksomhed med mange medarbejdere, som er forskellige for så vidt angår alder, køn, udseende, baggrund og livssituation. Dermed er der tale om en mangfoldig skare, som det påhviler DSB at tage et ansvar for. Det gælder ikke mindst i disse år, hvor arbejdsmarkedet er presset. Og DSB arbejder derfor målrettet og systematisk med de forhold og faktorer, der nu og i fremtiden skal kendetegne DSB som en attraktiv arbejdsplads.

Også på miljøsidens tager DSB ansvar. De store klimaudfordringer kom for alvor på dagsordenen. Med togproduktet som alternativ til de energislugende privatbiler tager DSB aktivt del i løsningen af de store globale problemer, og det vil være et område, som DSB vil have stor fokus på i de kommende år.

DSB tager altså aktivt ansvar for den påvirkning, produktet og virksomheden har på omverdenen. Derfor er DSB gået skridtet videre, og DSB's Koncernledelse har igangsat et strategiarbejde, som skal føre til, at DSB får formuleret en egentlig CSR-strategi.

\*

I januar 2008 afgav Infrastrukturkommissionen rapport. Infrastrukturkommissionen gav DSB ekstra vind i sejlene, fordi der satses på, at jernbanen skal være knudepunkt.

Rapporten indeholder en stribe anbefalinger til regeringen om at investere massivt i jernbanen. Den vigtigste er forslaget om at tilføje ekstra kapacitet mellem København og Ringsted. DSB ser en ny jernbane over Køge, som den mest fremtidssikrede løsning, fordi den vil:

- give langt mere kapacitet end et ekstra spor ved siden af de eksisterende,
- give mulighed for højhastighedsforbindelser, og
- i anlægsperioden stort set ikke være til gene for passagererne.

Infrastrukturkommissionen har også fokus på miljøet og anbefaler, at der skal skabes incitament hos trafikanterne til miljøbevist adfærd - blandt andet ved hjælp af et effektivt transportsystem.

Nu afventer DSB regeringens investeringsplan og en samlet strategi for at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledninger. Vi venter i spænding og vil også gerne bidrage.

\*

Siden dannelsen af DSB som selvstændig offentlig virksomhed har DSB's økonomi udviklet sig positivt - og langt bedre end forudsat.

DSB forventer, at resultatet før skat i 2008 bliver på i størrelsesordenen 600 mio. kr. At det forventede resultat er lavere end resultatet for 2007 skyldes primært,

- at der ikke er indregnet gevinst ved salg af grunde og bygninger,
- at der forventes stigende renteomkostninger og omkostninger til energi samt højere afskrivninger,
- Omvendt forventes blandt andet passagervækst, nye kunde- og produkttiltag, initiativer til fastholdelse af kunder samt øget samfundsmæssig fokus på klima og bæredygtighed at påvirke resultatet positivt.

\*

2007 var et vendepunkt for DSB's produktion, og DSB nåede den bedste rettidighed i 3 år. Rettidigheden er i fokus. Det går den rigtige vej, men det er ikke tilfredsstillende endnu. I 2008 vil rettidighed og trafikinformation derfor være et af de helt store fokusområder. Sammen med de planlagte forbedringer af skinnenettet gør det, at DSB forventer at kunne levere et endnu bedre produkt i 2008. Jeg glæder mig til, at vi kan afkorte rejsetiden mellem København og Århus.

\*

Side 9/12

DSB's ejendomsportefølje indeholder en række ejendomme, som ikke længere er direkte involveret i den nuværende passager-jernbanedrift og ej heller skal være det fremover. Det er forventningen, at disse kommercielle ejendomme udskilles pr. 1. januar 2009 i et datterselskab, ejet 100 pct. af DSB.

19.06.2008

Pr. samme dato er det forventningen, at udskille DSB Arkitekter i et tilsvarende datterselskab. Beslutningen skyldes, at DSB Arkitekter er en rådgivningsvirksomhed, der udfører opgaver for både DSB og eksterne kunder.

De ejendomme, vi ikke selv bruger, udskilles. Fokus er at optimere udbyttet. Tilsvarende forventer vi at få flere opgaver uden for huset på et område, der ikke er et af DSB's kerneområder til gavn for DSB og staten.

\*

Som det fremgår, står DSB over for betydelige udfordringer de kommende år. Bestyrelsen og DSB's Koncernledelse ser frem til at tage udfordringerne op - ikke mindst til gavn for de rigtig mange kunder."

Dirigenten gav herefter ordet til Transportminister Carina Christensen:

"Tak for ordet.

Først og fremmest kan jeg konstatere, at DSB i år har leveret et resultat, på 854 mio. kr. før skat.

Jeg kan også se, at der har været en stigning i passagertallet og i passagerindtægterne. Antallet af rejsende med fjern- og regionaltoget og ikke mindst trafikken over Øresund har været stigende, hvilket jo også har sammenhæng med den stigende integration i regionen.

2007 har samtidigt budt på en reduktion i indtægterne fra trafikkontrakter, øgede udgifter til kundevedtatte tiltag samt øgede finansielle omkostninger.

På omkostningssiden ses det, at de stigende omkostninger skyldes gennemførelse af en række kundevedtatte tiltag. Det drejer sig blandt andet om en ny køreplan, tiltag til forbedring af rettidigheden og kundeservice. På den anden side har effektiviseringer påvirket omkostningsniveauet i en positiv retning.

På driftssiden har DSB i 2007 sat ind for at forbedre rettidigheden med en række initiativer herunder et fælles driftscenter med Banedanmark. Jeg er glad for at DSB bevarer sit fokus på kundernes tilfredshed.

DSBFirst vandt i 2007 udbuddet om togtrafikken på Kystbanen og i Ørestadsregionen. Det er godt at se, at DSB's erfaringer kan udnyttes på den måde.

Jeg ser frem til resultaterne af initiativet "Det nye DSB", hvor DSB fokuserer på at være mere kommercielle, mere effektive og fokuserer på kunderne.

Med hensyn til IC4-togene ser jeg frem til, at vi i 2008 får flere IC4-tog på skinnerne, som kunderne kan nyde godt af.

Side 10/12

Endelig vil jeg sige tak til medarbejderne, ledelsen og bestyrelsen i DSB for 2007, og jeg ser frem til at fortsætte vores samarbejde fremover."

19.06.2008

Dirigenten konstaterede herefter:

- at virksomhedsmødet tog bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk og økonomisk interesse i de kommende år, samt bestyrelsens forventninger til resultaterne for de følgende år til efterretning.

#### **Ad dagsordenens pkt. 6**

Dirigenten forelagde bestyrelsens indstilling om at meddele decharge for bestyrelsen og direktionen og kunne med virksomhedsmødets tilslutning konstatere,

- at virksomhedsmødet meddelte decharge for bestyrelse og direktion.

#### **Ad dagsordenens pkt. 7**

Dirigenten forelagde bestyrelsens indstilling om uændret vederlagt og kunne med virksomhedsmødets tilslutning konstatere,

- at virksomhedsmødet godkendte forslaget om uændret vederlag til bestyrelsen.

#### **Ad dagsordenens pkt. 8**

Dirigenten redegjorde for § 20 i DSB's vedtægter, hvorefter det er Transportministeren, som vælger de ikke medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer. Dirigenten redegjorde også for, at Transportministeren havde oplyst, at følgende bestyrelsesmedlemmer var på valg: Mogens Granborg, Steen Gede, Lone Fønss Schrøder, Gunhild Lange Skovgaard og Lars Andersen.

Dirigenten oplyste, at oplysninger om bestyrelseskandidaternes erhvervmæssige baggrund og ledeshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder var fremlagt som bilag på mødet.

Dirigenten nævnte, at genvalget skulle ske for en 1 årig periode.

Dirigenten fremlagde bestyrelsens indstilling om, at Mogens Granborg og Steen Gede skulle genvælges som formand henholdsvis næstformand.

Bestyrelsesformand Mogens Granborg fik ordet og sagde følgende:

"Jeg kan oplyse, at både næstformand Steen Gede og Gunhild Lange Skovgaard overfor mig har oplyst, at de er villige til at stille deres mandater til rådighed, hvis det i løbet af den kommende periode er passende at gennemføre et generationsskifte i DSB's bestyrelse, hvor der i øvrigt er en vakance, fordi vi har mistet et bestyrelsesmedlem. Både Gunhild og Steen har været medlemmer af DSB's bestyrelse i rigtig mange år - Gunhild siden 1995 og Steen siden år 2000."

Side 11/12

19.06.2008

Dirigenten gav herefter ordet til transportminister Carina Christensen:

"Tak for ordet.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke hele bestyrelsen for det udførte arbejde - hvilket også skal ses i lyset af, at Svend Aage Kristensen desværre tidligere i år afgik ved døden.

Og jeg vil særligt sige tak til Steen Gede og Gunhild Lange Skovgaard. Jeg er glad for at vide, at Steen Gede og Gunhild Lange Skovgaard er villige til at stille deres mandater til rådighed.

Det vil jeg tænke over, idet jeg ved, at jeg kan regne med jeres fortsatte indsats i bestyrelsen.

Et generationsskifte er en omfattende proces, som kan tage noget tid, og det er vigtigt, at det gennemføres ordentligt.

Jeg er glad for, at det kan foregå i en god ånd og atmosfære.

Tak."

Da der ikke var andre, der ønskede ordet, kunne dirigenten med virksomhedsmødets tilslutning konstatere,

- at Mogens Granborg, Steen Gede, Lone Fønss Schrøder, Gunhild Lange Skovgaard og Lars Andersen er genvalgt for en periode for 1 år, og at Mogens Granborg og Steen Gede tillige er genvalgt som formand henholdsvis næstformand.

#### **Ad dagsordenens pkt. 9**

Dirigenten forelagde bestyrelsens forslag om genvalg af KPMG C. Jespersen som DSB's statsautoriserede revisor og oplyste endvidere, at KPMG har oplyst, at de fremover driver virksomhed i et revisionspartnerselskab.

Der fremkom ikke andre forslag, og dirigenten kunne med virksomhedsmødets tilslutning konstatere,

- at KPMG Statsautoriseret Revisionspartnerselskab med CVR-nr. 30 70 02 28 var valgt som DSB's statsautoriserede revisor var tiltrådt.

Dirigenten oplyste derudover, at DSB's årsrapport fortsat revideres af Rigsrevisionen.