

2010

DFDS er Nordeuropas største kombi-
nerede rederi- og logistikvirksomhed.

DFDS Seaways driver et netværk af
30 ruter med 60 fragt- og passager-
skibe, mens DFDS Logistics tilbyder
transportløsninger i Europa med
trailere, containere og jernbane.

DFDS har 5.000 medarbejdere i 20
lande og når i 2011 en omsætning
på DKK 12 mia. Selskabet blev
grundlagt i 1866, har hovedkvarter
i København og er noteret på NAS-
DAQ OMX København

LEDELSESBERETNING

4	Koncernens Hovedtal
5	Bestyrelsesformand og administrerende direktør
6	Vision, strategi og mål
7	Marked og konkurrenter
8	Forretningsmodel
10	Rutekort
12	Ledelsens beretning
18	Integration af Norfolkline
20	Shipping Division
24	Logistics Division
28	HR-beretning CSR
30	Miljøberetning (CSR)
32	Aktionærforhold
34	Risikofaktorer
36	Regnskabsberetning

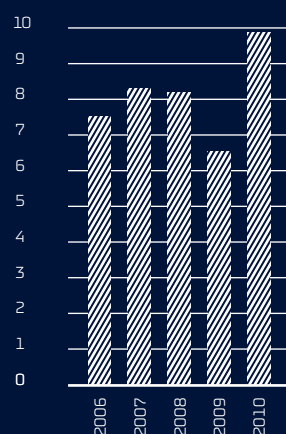
REGNSKAB 2010

42	Resultatopgørelse
43	Totalindkomstopgørelse
44	Balance
46	Egenkapitalopgørelse
49	Pengestrømsopgørelse
50	Noter
102	Selskabsoversigt
103	Påtegninger

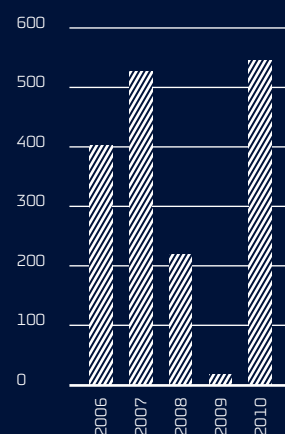
ØVRIG LEDELSESBERETNING

104	Flådeoversigt
106	Ledelseshverv
108	Koncernledelse
110	Definitioner og ordliste

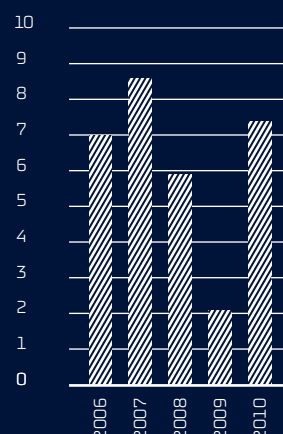
OMSÆTNING
[DKK MIA.]



RESULTAT FØR SKAT
[DKK MIO.]



AFKAST AF INVESTERET KAPITAL (ROIC)
[%]



af

HOVEDTAL

DKK MIO.	2010 EUR mio. ¹	2010	2009	2008	2007	2006
Resultatopgørelse						
Nettoomsætning ²	1.324	9.867	6.555	8.194	8.310	7.524
• Shipping Division	928	6.921	4.805	-	-	-
• Logistics Division	450	3.353	1.970	-	-	-
• Ikke fordelte poster og elimineringer	-54	-407	-220	-668	-720	-819
• Ro-Ro Shipping	-	-	-	3.799	3.680	3.471
• Container Shipping	-	-	-	1.636	1.623	1.293
• Passenger Shipping	-	-	-	1.779	1.932	1.838
• Terminal Services	-	-	-	647	703	706
• Trailer Services	-	-	-	963	986	918
• Tramp	-	-	-	38	106	117
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster ²	171	1.273	804	1.011	1.311	1.137
• Shipping Division	164	1.221	822	-	-	-
• Logistics Division	10	74	42	-	-	-
• Ikke-fordelte poster	-3	-22	-60	-56	-62	-50
• Ro-Ro Shipping	-	-	-	784	914	794
• Container Shipping	-	-	-	81	133	128
• Passenger Shipping	-	-	-	194	249	242
• Terminal Services	-	-	-	-31	12	12
• Trailer Services	-	-	-	31	56	15
• Tramp	-	-	-	8	9	-4
Avance ved salg af materielle aktiver	1	5	18	45	37	33
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	78	580	245	467	758	587
Særlige poster	14	102	-71	I/A	I/A	I/A
Driftsresultat (EBIT)	91	682	174	467	758	587
Finansielle poster, netto	-18	-135	-154	-246	-232	-193
Resultat før skat	73	547	20	221	526	402
Årets resultat	70	522	89	253	412	364
Årets resultat efter minoritetsinteresser	68	509	86	247	400	352
Resultat til analyseformål	68	507	23	227	485	348
Kapital						
Aktiver i alt	1.858	13.849	9.298	8.610	9.610	9.991
DFDS A/S' andel af egenkapitalen	850	6.339	3.641	3.414	3.538	3.154
Egenkapital	858	6.396	3.688	3.484	3.653	3.265
Nettorentebærende gæld	521	3.887	4.067	3.425	3.828	4.654
Investeret kapital, gennemsnit	1.216	9.061	7.762	7.663	8.107	7.796
Antal medarbejdere, gennemsnit	-	4.862	3.924	4.301	4.427	4.346
Pengestrømme						
Pengestrøm fra driften, før finansiering og efter skat	125	929	836	983	1.264	1.167
Pengestrøm fra investeringsaktivitet	-204	-1.521	-1.265	-345	-151	-1.698
Køb af virksomheder, aktiviteter og minoritetsinteresser	-190	-1.417	-39	-40	-35	-306
Øvrige investeringer	-14	-104	-1.226	-305	-116	-1.392
Fri pengestrøm fra driften	-79	-592	-429	638	1.113	-531
Nøgletal for drift og afkast						
Antal skibe		57	51	60	64	68
Omsætningsvækst, %		50,5 ³	-20,0	-1,4	10,5	19,8
EBITDA-margin, %		12,9	12,3	12,3	15,8	15,1
Driftsmarginal, %		6,9	2,7	5,7	9,1	7,8
Omsætningshastighed, investeret kapital, (antal gange)		1,09	0,84	1,07	1,03	0,97
Afkast af investeret kapital (ROIC), %		7,2	2,1	5,8	8,6	7,0
Egenkapitalforrentning, %		10,2	0,7	6,5	14,5	11,7
Nøgletal for kapital og pr. aktie						
Egenkapitalandel, %		46,2	39,7	40,5	38,0	32,7
Finansiel gearing, (antal gange)		0,61	1,12	1,00	1,08	1,48
Resultat pr. aktie (EPS), DKK		47	11	32	52	46
Udbytte pr. aktie, DKK		8,0	0,0	0,0	15,0	11,0
Antal aktier ultimo, '000		14.856	8.000	8.000	8.000	8.000
Aktiekurs ultimo, DKK		418	358	399	790	680
Markedsværdi, DKK mio.		6.210	2.864	3.192	6.320	5.440

¹ Anvendt eurokurs pr. 31. december 2010: 7,4544² I 2010 er indført ny forretningsstruktur og sammenligningstal pr. segment er kun tilgængelige fra og med 2009.³ Heraf 37% vedrørende overtagelsen af Norfolkline-koncernen.

Vi vil videre

DFDS fortsatte med at effektivisere driften og fokusere på at skabe værdi for vores kunder i 2010. Vores medarbejdere og samarbejdspartnere leverede en forrygende indsats under vanskelige vilkår.

Beviset for, at indsatsen har båret frugt, kan aflæses i vores tal. I 2010 opnåede vi en betydelig fremgang og et resultatniveau, som er blandt de bedste i sektoren, ligesom i 2009.

Takket være disse resultater har DFDS' økonomi været sund gennem hele finanskrisen. Det har gjort det muligt ikke bare at forsvare vores markedspositioner, men at forfølge en offensiv vækststrategi.

Stærkere netværk og lønsom vækst

Efter købet af Norfolkline i 2010 er DFDS positioneret som Nord-europas førende virksomhed i vores sektor.

For os er det afgørende, at den fremtidige vækst er lønsom og

værdiskabende. Denne prioritering har efter akkvisitionen medført flere vanskelige, men nødvendige beslutninger. En af de vigtigste har været beslutningen om at forlade fragt- og passagermarkedet på Det Irske Hav gennem salg af to ruter og lukning af to ruter.

Beslutningen afspejler vores strategiske prioritering af lønsomhed frem for størrelse.

Prioriteter for 2011

2011 bliver et vigtigt år for DFDS. Integrationsplanens synergier skal i løbet af året synliggøres gennem vores resultater og indfri vores egne og omverdenens forventninger.

Samtidig skal driften af kerneaktiviteterne forbedres og vise, at koblingen mellem sø- og landtransport, både giver strategisk langsigtet mening og kortsigtet økonomisk mening. En markant forbedring af indtjeningen for vores logistikaktiviteter er derfor en strategisk prioritet for 2011.

Innovativ drift

At skabe værdi for kunder i konkurrenceintensive markeder kræver en forretningsmodel med innovative serviceydelser og løsninger. Vi skal forbedre marginaler og udnyttelsen af kapital ved at blive mere effektive inden for områder som forretningsprocesser, indkøb og driftsafvikling samt udnyttelse af brændstof.

For at være førende skal vi rekruttere, udvikle og fastholde de mest talentfulde medarbejdere. Diversitet på arbejdspladsen bliver også en konkurrenceparameter i takt med udvidelsen af DFDS' netværk. Derfor vil vi fortsat arbejde på at åbne omverdenens øjne for DFDS som en moderne, ansvarlig og innovativ arbejdsplads.

Vores forventninger til 2011 er store, ligesom viljen til at indfri dem. Vi tror på, at året vil underbygge "The DFDS Way" og dermed muliggøre en fortsat udbygning af vores netværk af sø- og landtransport i Europa.



BENT ØSTERGAARD
Bestyrelsesformand



NIELS SMEDEGAARD
Adm. Direktør

Vision, strategi og mål

DFDS' vision

DFDS driver det bredest dækkende og mest pålidelige integrerede shipping- og landtransportnetværk i Europa.

Vores kunder værdsætter den nemme adgang til og positive oplevelse af vores fragt- og passagerydelse.

DFDS' medarbejdere fortsætter med at levere effektive og innovative transportydelser for vores kunder, som de har gjort siden 1866.

Strategi

DFDS' strategi bygger på følgende fire strategiske hovedmål:

1. Opbygning af et europæisk shipping- og landtransportnetværk
2. Integrerede værdiskabende løsninger for fragtkunder og passagerer
3. Sikring af volumen gennem landtransport og strategisk havneadgang
4. Fastholdelse af et konstant fokus på kvalitet og effektivitet i driften

Strategiske prioriteringer og fokus

Købet af Norfolkline understøtter flere strategiske mål for DFDS:

- Udvider netværket og tilfører stordrift og bredere dækning for både passager- og fragtkunder
- Konsolidering af ruter på Nordsøen
- Styrker produktprogrammet over for fragtkunder

- Sikring af fragtvolumener til netværket gennem en stærkere kombination af sø- og landtransport

Hovedparten af integrationen af Norfolkline forventes at være gennemført ved udgangen af 2011 og færdiggjort ved udgangen af 2012. Særligt i 2011 vil integrationsopgaven have højest strategisk prioritet i DFDS.

Parallelt med integrationen af Norfolkline fokuseres på at videreudvikle hele organisationens effektivitet og kultur gennem følgende mål:

- **Skabe mere værdi for vores kunder:** Fragtkunder tilbydes bedre og mere omfattende løsninger gennem det integrerede netværk samt nem adgang gennem salgsorganisationen, Freight Sales Solutions. For passagerer er det vigtigt, at adgangen til information om rejsemuligheder og bestillingen af rejser opleves som overskuelig og nem. Værdien af oplevelsen ombord udvikles løbende gennem et nyoprettet centralt kompetencecenter for passagerer
- **En skalérbar driftsmodel og standardiserede forretningsprocesser:** For at sikre højere kvalitet og effektivitet samt lavere omkostninger er der gennemført en centralisering af de fleste koncernfunktioner som IT, indkøb, teknisk vedligehold, bemanning af skibe og finansområdet. I flere lande drives typisk både fragt- og passagervirksomhed og disse administrative funktioner sam-

menlægges nu med udgangspunkt i et standardkoncept for fælles drift i hvert land

- **En forbedringskultur, som løbende reducerer omkostninger og øger effektivitet:** Der er fokus på at fremme processer og en kultur, hvor viden deles på tværs af divisioner og forretningsområder for at opnå forbedringer. Dette understøttes af et omfattende og attraktivt bonusprogram knyttet til opnåelse af definerede mål

De fremtidige fokusområder for udvidelse af rutenetværket er europæiske regioner, hvor DFDS kan opnå fordele ved at drive et større netværk, herunder kombineret sø- og landtransport.

Forretningsstruktur

DFDS' forretningsstruktur består af to divisioner, som hver driver fem forretningsområder. Forretningsområdet Irish Sea udfases i løbet af 2011. Alle koncernfunktioner er samlet i områderne People & Ships og Finance.

På tværs af forretningsområder, og netværket i øvrigt, koordineres salget af fragtløsninger gennem en særskilt enhed, Freight Sales Solutions.

Økonomiske målsætninger

DFDS' langsigtede afkastmål er en forrentning af den investerede kapital, der overstiger Koncernens kapitalomkostning med 30-50%. Kapitalomkostningen svarer til et minimumsafkastkrav for forrentningen af den investerede kapital og er primo 2011 beregnet til 6,5%.

I beregningen af kapitalomkostningen (WACC) indgår blandt andet en risikofri rente på 3,25% svarende til en tiårig dansk statsobligation, en markedsrisikopræmie på 5,0% og en betaværdi på 0,88. Hertil kommer en lånerente før skat på 4,5%, en skatteprocent på 10,5% og en kapitalstruktur fordelt med 65% egenkapital og 35% gæld.

På side 14 i ledelsens beretning redegøres for den aktuelle og langsigtede målopfyldelse.

Aktuelt svarer minimumsafkastkravet på 6,5% til et driftsresultat (EBIT) på omkring DKK 750 mio.

Marked og konkurrenter

INTERNATIONALE PASSAGER- OG FRAGTMÆNGDER

	Passagerer				Fragtenheder*			
	2008	2009	2010	Δ 10/09	2008	2009	2010	Δ 10/09
Østersøen Nord	17.111.738	17.320.105	17.792.280	2,7%	621.982	499.650	560.771	12,2%
Østersøen Syd	12.409.269	11.647.917	11.702.455	0,5%	1.857.858	1.575.585	1.684.683	6,9%
Kattegat	18.905.213	17.355.246	17.173.324	-1,0%	953.023	807.446	845.669	4,7%
Nordsøen	2.230.505	2.102.967	2.174.026	3,4%	1.150.803	975.599	1.024.050	5,0%
Engelske Kanal	17.319.652	16.284.713	16.097.283	-1,2%	2.630.732	2.597.575	2.354.795	-9,3%
Irske Hav	5.264.525	4.916.554	4.986.243	1,4%	1.278.271	1.184.784	1.164.444	-1,7%
Shipping i alt	73.240.902	69.627.502	69.925.611	0,4%	8.492.669	7.640.639	7.634.412	-0,1%
International bro- og tunneltrafik								
Øresundsbroen	14.977.000	15.343.000	14.781.000	-3,7%	341.106	298.071	328.295	10,1%
Eurotunnel	8.313.663	7.712.908	8.440.080	9,4%	1.254.282	769.261	1.089.051	41,6%
Bro- og tunnel i alt	23.290.663	23.055.908	23.221.080	0,7%	1.595.388	1.067.332	1.417.346	32,8%

Kilde: Shippax, egne tal. Tallene er vejledende, da flere rederier ikke indgår i tallene.

* En fragtenhed svarer til ca. 13 lanemeter

Passagermarkedet i Nordeuropa blev stabiliseret i 2010 og i flere markedsområder steg antallet af passagerer. Den negative vækst på Kattegat skyldes primært korte overfartsruter, mens væksten var positiv med 2,9% i den nordlige del af Kattegat, hvor DFDS driver en passager rute. Tilbagegangen på den Engelske Kanal skyldes primært en mere aggressiv prispolitik fra Eurotunnel. Det samlede marked i denne region steg med 2,2%.

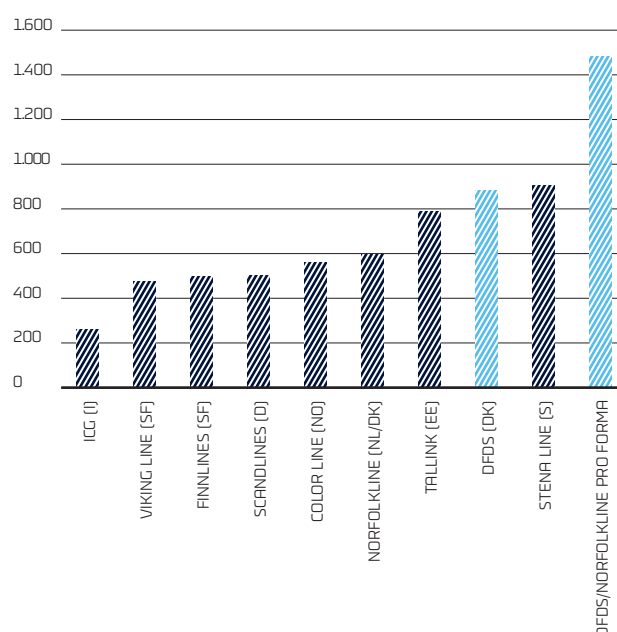
På fragtmarkedet var væksten positiv i de fleste regioner i 2010. Undtagelsen var den Engelske Kanal, hvor færgetselskabernes mængder blev reduceret med 9,3%, mens Eurotunnels mængder steg med 41,6%. Denne markante stigning skyldes en aggressiv prispolitik for at genvinde en højere markedsandel, idet denne blev reduceret af en brand i tunnelen i slutningen af 2008.

Tonnagemarkedet

For DFDS er de vigtigste tonnagesegmenter ro-ro (fragtskibe) og ro-pax (kombinerede passager- og fragtskibe). Ro-ro-baserede passager- og fragtskibe bygges primært til indsættelse på specifikke ruter, i modsætning til standardiseret tonnage til transport af eksempelvis råstoffer og korn samt containere. Dette medfører et relativt set stabilt marked for ro-ro-baserede passager- og fragtskibe, hvor den globale ordrebook ved udgangen af 2010 udgjorde omkring 10% af den globale flåde. For standardiseret tonnage har den tilsvarende andel i de seneste år udgjort omkring 40%.

I 2010 var tilgangen af nye ordrer for ro-ro-baserede passager- og fragtskibe begrænset og antallet af skibe sendt til ophugning var stigende. Denne trend forventes at fortsætte i 2011 og det forudses derfor, at efterspørgslen efter ro-ro-tonnage vil være stigende fra omkring 2012.

OMSÆTNING 2009: NORDERUOPÆISKE PASSAGER- OG FRAGTREDERIER (EUR MIO.)



OVER SØ OG LAND

Rutenetværket omfatter dels rene fragtruter, dels ruter hvor transport af passagerer og fragt kombineres. En vigtig succesfaktor for DFDS er at indsætte de rigtige skibe på de enkelte ruter, så økonomi og tilfredse kunder hænger sammen.

På de største fragtskibe er der plads til 3.000-5.000 meter fragt, målt ved den plads, som fragten fylder i banerne på dækkene ("lanemeter"). På disse skibe er der kun plads til 12 passagerer.

På kombinerede skibe er fragtkapaciteten omkring 1.500-3.000 lanemeter, og der er typisk plads til 600-1.200 passagerer.

Passagerruternes skibe har typisk plads til 1.500-2.000 passagerer, mens fragtkapaciteten er omkring 1.000-1.500 lanemeter.

NETVÆRKET OMFATTER...

Ansatte, gennemsnit	4.862
Fragtskibe	38
Kombinerede fragt- og passagerskibe	14
Passagerskibe	5
Ruter	27
Logistikkontorer	21

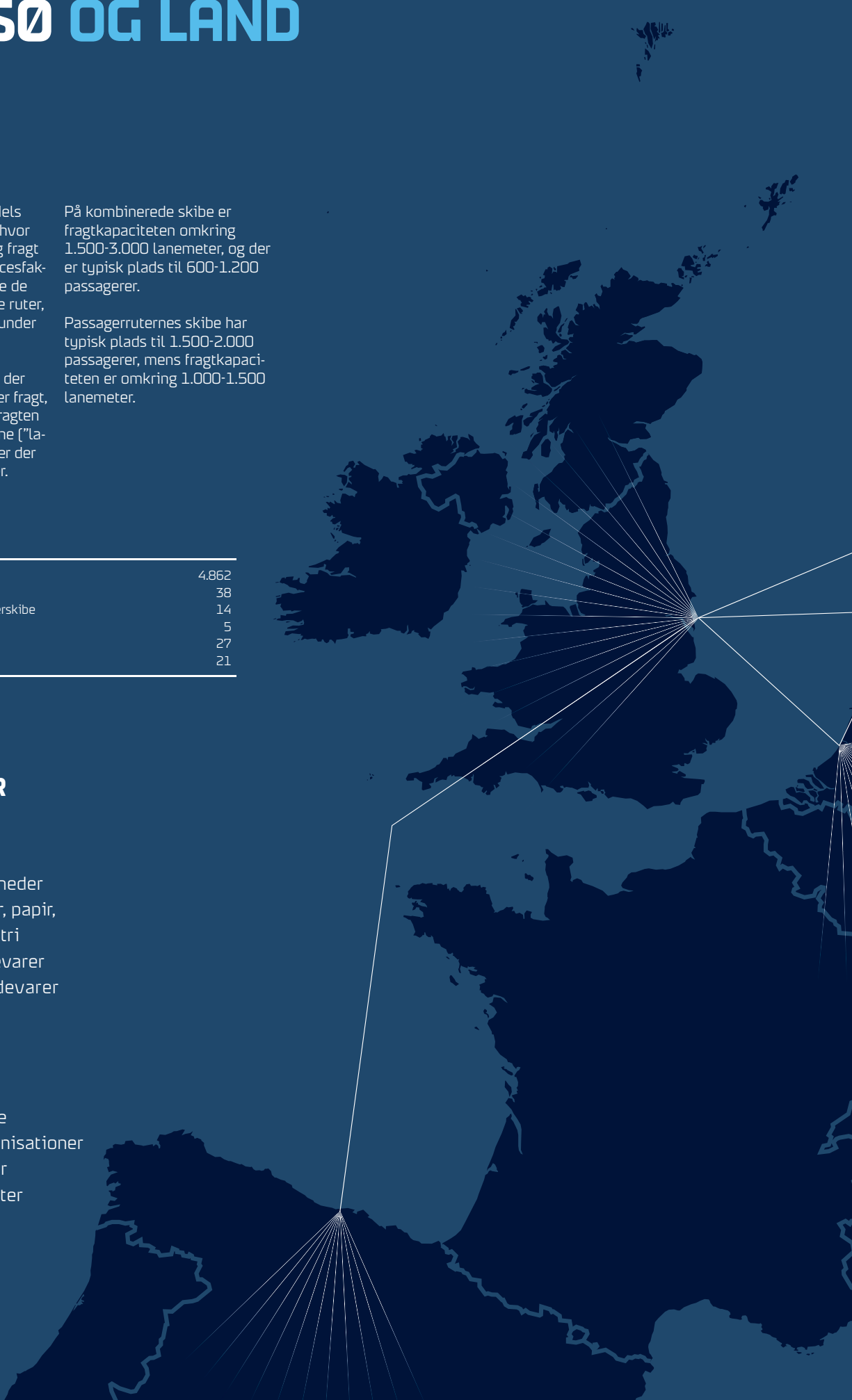
VORES KUNDER

FRAGT

- Vognmænd
- Speditionsvirksomheder
- Producenter af biler, papir, stål og anden industri
- Producenter af kølevarer
- Distributører af fødevarer

PASSAGERER

- Familier
- Vennegrupper
- Forretningsrejsende
- Virksomheder, organisationer og kursusarrangører
- Turoperatører, agenter og rejsearrangører



DFDS KOMBINERER TRAFIK PÅ SØ OG LAND

For at udnytte skibene så godt som muligt arbejder vi aktivt på at udvide markedsområdet for hver enkelt rute og dermed tiltrække flere kunder.

For at fylde skibene på fragtruterne har vi lokale salgskontorer og egne transportselskaber, som er specialiseret i trafikker, hvor søtransport indgår.

På passagersiden udvides markedsområdet især gennem internettet, hvor målet er, at gøre det så nemt som muligt for kunderne at bestille deres rejse. En stadigt stigende del af salget foregår via Internettet.

Målet er tilfredse kunder og fyldte skibe.

ET FINTMASKET TRANSPORTNETVÆRK I NORDEUROPA

- ANLØBSHAVNE
- LOGISTIKKONTORER





Ledelsens beretning

- Indtjening styrket
- Integrationen af Norfolkline forløber som planlagt

Resultatudvikling

DFDS opnåede en betydelig resultatfremgang i 2010. Årets resultat før skat blev DKK 547 mio., en stigning på DKK 527 mio. i forhold til 2009.

Resultatfremgangen afspejler en generel forbedring af markedsvilkårene i Nordeuropa samt positive resultateffekter fra effektivisering og tilpasning af driften, herunder en indtægt på DKK 102 mio. fra særlige poster.

De særlige poster består af regnskabsmæssige avancer på DKK 273 mio. i forbindelse med modtagelsen af en forsikringsstatning for et skib erklæret som et totaltab og DKK 200 mio. fra salget af to ruter på Det Irske Hav. Derfra skal trækkes transaktions- og integrationsomkostninger vedrørende Norfolkline på i alt DKK 131 mio. samt nedskrivning af skibe og goodwill med DKK 240 mio.

Justeret for særlige poster blev resultatet før skat DKK 445 mio., en stigning på DKK 354 mio. i forhold til 2009.

Årets resultat før skat på DKK 547 mio. var 6% højere end den senest meddelte resultatforventning, som var et resultat før skat på DKK 515 mio.

Årets omsætning blev DKK 9,9 mia., en stigning på 51% i forhold til 2009, hvilket primært kan henføres til tilgangen af Norfolk-

line, men også organisk vækst, særligt for fragttaktiviteterne.

Det gennemsnitlige antal medarbejdere steg primært som følge af tilgangen af Norfolkline med 24% til 4.862 i 2010.

Koncernens samlede aktiver steg med 49% til DKK 13,8 mia. ved udgangen af 2010. Stigningen skyldes primært tilgangen af Norfolkline. Inklusive provenuet fra en fortegningsmission og en rettet emission steg egenkapitalen med DKK 2,7 mia. til DKK 6,4 mia. svarende til en egenkapitalandel på 46% ved årets udgang.

Strategisk udvidelse af netværket – køb af Norfolkline

DFDS overtog Norfolkline den 12. juli 2010 fra A. P. Møller - Mærsk. Norfolklines omsætning var DKK 4,5 mia. i 2009 fordelt ligeligt mellem to aktivitetsområder, shipping og logistik. Norfolklines shippingaktiviteter omfattede transport af passagerer og fragt på:

- Den Engelske Kanal (ro-pax)
- Nordsøen (ro-ro og ro-pax)
- Det Irske Hav (ro-ro og ro-pax)

Som en del af shippingaktiviteterne ejede Norfolkline en havneterminal i Vlaardingen (Rotterdam) og drev yderligere fire havneterminaler. Norfolklines logistikaktiviteter omfattede primært aktiviteter i Storbritannien, herunder Nordirland, Norden og kontinentet.

Det strategiske rationale: Købet af Norfolkline har udvidet DFDS' netværk og skabt stordriftsfor-

dele gennem sammenlægning af dels ruter på Nordsøen, dels logistikaktiviteter i Norden, Storbritannien og Benelux. Sidstnævnte har tillige styrket tilgangen af fragtvolumener til aktie netværket.

Tilgangen og sammenlægningen af forretningsområder har derudover forbedret DFDS' evne til at imødekomme fragtkunders stigende behov for mere omfattende og komplekse løsninger. Sådanne løsninger kræver bred markedsdækning, innovative kundekoncepter og effektive informationssystemer.

Købet og godkendelser: DFDS indgik den 17. december 2009 en aftale med A. P. Møller - Mærsk om at købe 100% af aktierne i Norfolk Holdings BV. Transaktionen blev endeligt gennemført den 12. juli 2010 efter en periode, hvor en række betingelser knyttet til transaktionen blev opfyldt, herunder konkurrencemyndighedernes godkendelse.

Den gældfri købspris for Norfolkline var DKK 2.860 mio. og købsprisen efter fradrag af gæld var DKK 1.417 mio. Som en del af betalingen modtog A. P. Møller - Mærsk aktier i DFDS svarende til 0,6% af DFDS' aktiekapital fra DFDS' beholdning af egne aktier.

EU-kommissionen godkendte den 17. juni 2010 DFDS' køb af Norfolkline. Godkendelsen var betinget af, at den daværende space charter-aftale med Norfolkline på ruterne Esbjerg-Immingham/Harwich blev erstattet med en aftale med en uafhængig

part. DFDS indgik derfor en ny space charter-aftale med Stena Line, hvilket EU-kommissionen efterfølgende godkendte.

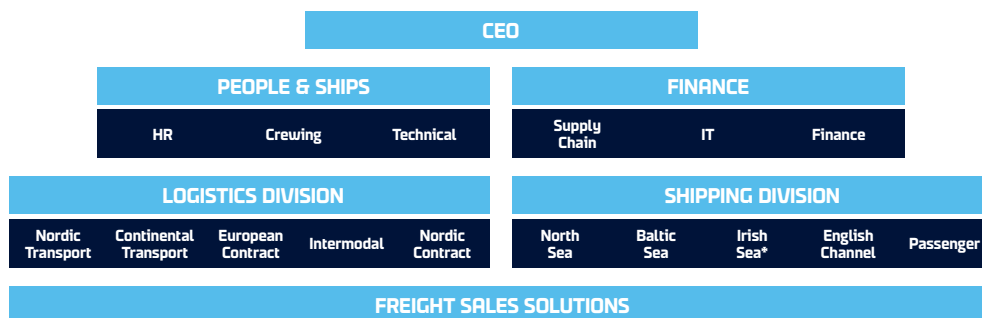
Aktieemissioner og ny aktionærstruktur: For at finansiere købet af Norfolkline blev der gennemført en fortegningsmission med et provenu på DKK 520 mio., som blev gennemført den 12. juli 2010. Derudover blev der gennemført en rettet emission til A. P. Møller - Mærsk med et provenu på DKK 1.562 mio. svarende til 28,2% af aktiekapitalen efter emissionerne.

I en separat transaktion købte A. P. Møller - Mærsk derudover 333.241 aktier i DFDS fra et 100% ejet datterselskab af Lauritzen Fonden svarende til 2,5% af DFDS' aktiekapital efter emissionerne.

Efter gennemførelsen af ovennævnte emissioner og øvrige transaktioner er Lauritzen Fondens ejerandel af DFDS' aktiekapital 36,0% og A. P. Møller - Mærsk ejerandel 31,3%.

Som en del af købet indgik A. P. Møller - Mærsk en aktionæroverenskomst med et 100% ejet datterselskab i Lauritzen Fonden, som blandt andet omfatter en lock-up-periode på 18 måneder.

Øvrig finansiering: I forbindelse med transaktionen blev der gennemført en refinansiering af DFDS' eksisterende gæld og en generel styrkelse af DFDS' balance ved optagelse af et 5-årigt banklån på DKK 1,6 mia. hos Danske Bank, Nordea, SEB og Danmarks Skibskredit.



*Irish Sea er afviklet i 2011.

Synergier og integration: Der er identificeret årlige omkostnings- og integrationssynergier på DKK 180-220 mio. som forventes at få fuld effekt fra og med 2013. Der er ikke indregnet omsætnings- og integrationssynergier, men det forudsættes at den bredere markedsdækning og forbedret kundeservice styrker grundlaget for langsigtet omsætningsvækst.

På side 18-19 er der redegjort nærmere for synergier og integrationsplanen samt opfølgning på det hidtidige forløb af integrationen.

Ny forretningsstruktur og forbedringskultur

I forbindelse med integrationen af Norfolkline er der indført en ny forretningsstruktur med to markedsorienterede divisioner, Shipping Division og Logistics Division.

Shipping Division driver DFDS' rutenetværk og havneterminaler fordelt på fem forretningsområder: North Sea, Baltic Sea, Irish Sea, English Channel og Passenger. Se side 20 for en nærmere beskrivelse af de fem forretningsområder. Forretningsområdet Irish Sea bortfalder i løbet af 2011, idet områdets aktiviteter blev afviklet i begyndelsen af 2011.

Logistics Division driver DFDS' landtransport- og logistikaktiviteter fordelt på fem forretningsområder: Nordic Transport, Continental Transport, European Contract, Intermodal og Nordic Contract. Se side 24 for en nærmere beskrivelse af de fem forretningsområder.

Derudover er tværgående koncernfunktioner blevet samlet i to centrale enheder. Disse enheder afspejler det strategiske fokus på at effektivisere, reducere omkostninger og skabe ensartede forretningsprocesser, herunder IT-systemer.

Foruden disse strukturrendringer er der fokus på at fremme en kultur, hvor deling af viden for at opnå forbedringer understøttes.

Forretningsudvikling og drift – vigtige begivenheder

Tilpasninger af rutenetværket: Der blev gennemført flere væsentlige ruteændringer i 2010 og begyndelsen af 2011:

- Ruten mellem Lübeck og Riga blev lukket i januar 2010 og mængder herfra blev delvist overført til de øvrige øst-vestgående ruter, herunder til Klaipeda
- Som en del af integrationen af Norfolkline er følgende ændringer gennemført:
 - To ruter fra Belfast til henholdsvis Birkenhead og Heysham, inklusive fire skibe og havneterminaler, blev solgt til Stena Line for DKK 354 mio. med en avance på DKK 200 mio.
 - Norfolklines fragtrute mellem Vlaardingen og Killingholme og DFDS' fragtrute mellem Maasvlakte og Immingham blev sammenlagt i december 2010. Anløb i Killingholme blev flyttet til Immingham og anløb i Maasvlakte blev flyttet til Vlaardingen. Antallet af skibe blev reduceret fra fire til to
 - I december 2010 blev ruten mellem Rosyth og Zeebrugge

omlagt til en ren fragtrute fra en passager- og fragtrute – To ruter fra Dublin til henholdsvis Birkenhead og Heysham blev lukket i januar 2011

- For containeraktiviteterne er produktionssamarbejder udviklet med andre containerrederier for at reducere kapacitet i markedet og omkostninger

Strategisk havneaftale i Gøteborg: Gøteborg er et vigtigt knudepunkt i DFDS' rutenetværk. Med overtagelsen af havneterminaldriften blev grundlaget for DFDS' samarbejde med nordiske industri- og transportvirksomheder styrket.

Havnedriften blev i oktober 2010 overtaget i samarbejde med C. Ports S.A. gennem et fælles selskab, hvoraf DFDS A/S ejer 65% og C. Ports S.A. 35%. Det fælles selskab erhvervede for SEK 48 mio. Ålvsborg Ro/Ro AB, som har indgået en 25-årig koncessionsaftale om driften af ro-ro-havneterminalerne Ålvsborg og Arendal i Gøteborg.

Ålvsborg Ro/Ro AB beskæftigede ved udgangen af 2010 320 ansatte og omsætningen for 2010 blev SEK 450 mio., hvoraf omkring 50% vedrører DFDS. Ifølge koncessionsaftalen vil vedligeholdelsen af havne- og kajanlæg fortsat blive varetaget af Göteborgs Hamn.

Havneterminalen råder over syv ro-ro-ramper og det samlede terminalareal udgør ca. 463.000 m². Terminalens tre vigtigste rederikunder er i dag DFDS

Seaways, Cobelfret S.A. og Transatlantic. De to sidstnævnte rederier fungerer som underleverandører til Stora Enso Logistics.

Konkurrencemyndighedernes godkendelse af transaktionen udestår, hvorfor konsolidering endnu ikke er påbegyndt.

Udvidet tonnagesamarbejde med forsvaret: I november 2010 udvidede DFDS tonnagesamarbejdet med det danske og tyske forsvar til mindst fem skibe fra de nuværende to. To af skibene er nybygninger med levering i første halvdel af 2012. Det er endvidere aftalt, at ét skib er udchartret til forsvaret på fuld tid, mens de øvrige skibe er til rådighed med varierende varsel på mellem 15 og 60 dage. Når skibene ikke anvendes af forsvaret, beskæftiges de i DFDS' rutenetværk. Alle skibe er danskflagede.

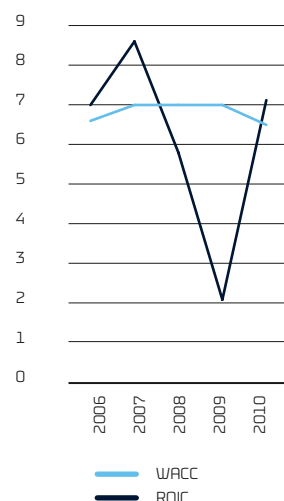
Den nye samarbejdsaftale omfatter perioden 2010-2021 og afløser de hidtidige charteraftaler, der udløber mellem 2010 og 2012.

DFDS har bestilt to ro-ro-nybygninger med en fragtkapacitet på hver 3.000 lanemeter samt containerkapacitet på 342 TEU. Skibene bygges på det tyske værft P+S Werften GmbH, Stralsund. Den samlede kontraheringssum er DKK 950 mio. Investeringen gennemføres over tre år med DKK 200 mio. i 2010, DKK 560 mio. i 2011 og DKK 190 mio. i 2012.

Investeringen i de to nybygninger udgør desuden en del af den løbende fornyelse af DFDS' flåde.

OMSÆTNING PR. DIVISION
2010

LOGISTICS DIVISION (34 %)
SHIPPING DIVISION (66 %)

AFKAST AF INVESTERET KAPITAL (ROIC)
OG KAPITALOMKOSTNING (WACC)
[%]

Ro-pax-skib erklæret totaltab efter brand: Der udbrød brand på fragt- og passagerskibet, Lisco Gloria, den 8. oktober 2010 kort før midnat. Skibet var ét af to skibe, som betjener DFDS' rute mellem Kiel i Tyskland og Klaipeda i Litauen.

Assistance fra andre rederiers skibe og et velfungerede samarbejde med myndighederne sikrede sammen med besætningen en redningsindsats, hvor alle 204 passagerer og 32 besætningsmedlemmer blev reddet fra branden.

DFDS' eksterne forsikringsselskab erklærede den 3. januar 2011 Lisco Gloria for forsikringsteknisk at være et totaltab ("constructive total loss"). DFDS modtog den 3. marts 2011 en samlet erstatning på DKK 525 mio., hvoraf DKK 420 mio. erstatter skibets forsikrede markedsværdi. Den resterende erstatning på DKK 105 mio. vedrører en kaskointeresse, som udløses ved erklæring om totaltab. Erstatningen medførte en regnskabs-

mæssig avance efter fradrag af omkostninger på DKK 273 mio., som er indregnet i 2010.

Lisco Gloria blev den 16. oktober 2010 erstattet af indchartret tonnage og i februar 2011 blev Liverpool Seaways, som tidligere var beskæftiget på Det Irske Hav, indsat som erstatning.

Passagerskib udchartret: Passagerskibet Princess Maria (tidl. Queen of Scandinavia) blev udchartret for en treårig periode fra den 15. april 2010 til Inflow Cruise and Ferry Ltd. med hovedkvarter i Skt. Petersborg, Rusland. Aftalen omfatter desuden en købsoption. Skibet sejler mellem Skt. Petersborg og Helsinki.

Økonomiske mål

Forrentningen af den investerede kapital (ROIC) inklusive særlige poster blev øget til 7,2% i 2010 fra 2,1% i 2009.

Beregnet eksklusive særlige poster var forrentningen 6,0% i 2010.

Den justerede forrentning i 2010 var dermed 0,5 procentpoint lavere end DFDS' kapitalomkostning, der primo 2010 var beregnet til 6,5%. DFDS' kapitalomkostning blev primo 2011 beregnet til ligeledes 6,5%.

DFDS' langsigtede økonomiske mål er en forrentning, der overstiger kapitalomkostningen med 30-50%, hvilket svarer til et interval på 8,5-10,0%. Målet skal nås gennem en realisering af de planlagte synergier fra integrationen af Norfolkline og en generel forbedring af indtjeningen for Logistics Division. Derudover skal indtjeningen forbedres på flere af Shipping Divisions ruter og øvrige aktiviteter, ligesom forbedrede markedsvilkår vil bidrage til at øge indtjeningen.

Flådens udvikling

DFDS' flåde omfattede 57 skibe ved udgangen af 2010, en stigning på seks skibe i forhold til 2009. Der var en tilgang af 16 ro-ro- og ro-pax-skibe i forbindelse med købet af Norfolkline i juli 2010, hvoraf ni var ejede og syv var indchartrede. Netto-tilgangen var imidlertid 14 skibe, da to af skibene var indchartrede fra DFDS. I december 2010 blev fire skibe (to ejede og to indchartrede) afhændet som følge af salget af to ruter på Det Irske Hav. Derudover blev ét indchartret ro-pax-skib tilbageleveret, idet ruten Rosyth-Zeebrugge blev omdannet til en fragtrute. Ved udgangen af 2010 var tilgangen af skibe fra Norfolkline dermed reduceret til ni skibe.

Inklusive tilgangen af skibe fra Norfolkline steg den samlede ro-ro-flåde i 2010 kun med ét skib, idet ét ældre skib blev ophugget og fire indchartrede skibe blev tilbageleveret som følge af tilpasning af kapaciteten i 2010. Herudover blev én indchartret ro-ro-nybygning leveret til DFDS i 2010.

Som følge af købet af Norfolkline blev antallet af ro-pax-skibe øget med fem skibe til 14 skibe ved udgangen af 2010. Der var ingen ændringer i flåden af passagerskibe i 2010. Antallet af indchartrede containerskibe blev reduceret med ét skib til fire skibe, idet produktionssamarbejdet med andre rederier blev udvidet for at reducere kapacitet i markedet.

Ejerandelen pr. skibstype varierer i henhold til skibstypens grad af specialisering. De mest specialiserede skibe i flåden er passagerskibe, hvor ejerandelen var 100% ved udgangen af 2010. Ro-pax-flåden er ligeledes specialiseret tonnage og ejerandelen var 86%. Dele af ro-ro-flåden er specialiseret i forhold til særlige krav om størrelse, fart og hurtig afvikling af lastning/losning. Disse skibe er primært beskæftiget på Nordsøen. Ejerandelen af ro-ro-flåden var 61% ved udgangen af 2010, hvilket er på niveau med 2009. Ejerandelen for standardtonnage som container- og trampskibe var 0%. Charterperioden for indchartret tonnage varierer fra nogle få måneder til op til ni år.

Den gennemsnitlige alder for den ejede del af ro-ro- og ro-pax-flåden var henholdsvis 8,6 år og 10,8 år ved udgangen af 2010, hvilket er tilfredsstillende. Passagerskibenes gennemsnitlige alder var 20,8 år ved udgangen af 2010, eksklusive udchartrede Queen of Scandinavia.

I 2012 leveres to ro-ro-nybygninger som en del af DFDS' tonnagesamarbejde med det danske og tyske forsvar. Ro-pax-skibet Lisco Gloria blev i januar 2011 erklæret for et totaltab efter en brand i oktober 2010. I februar 2011 blev et ro-pax-skib, der var beskæftiget på Det Irske Hav, solgt.

Udover ovennævnte ro-ro-nybygninger er der på nuværende tidspunkt ingen planer om køb eller nybygning af tonnager i 2011 eller 2012.

Selskabsledelse – Corporate Governance

DFDS A/S er underlagt dansk lov og noteret på NASDAQ OMX København. DFDS' virksomhedsledelse tager derfor udgangspunkt i dansk lovgivning og regulativer, herunder den danske selskabslov, reglerne for NASDAQ OMX København, den seneste danske version af anbefalinger for god selskabsledelse (som siden 2006 indgår som en del af oplysningsforpligtelserne for børsnoterede selskaber), selskabets vedtægter og andre relevante regler.

Følgende information om selskabsledelse er tilgængelig på www.dfdsgrupp.com under "about DFDS":

- Lovpligtig redegørelse for virksomhedsledelse, www.dfdsgrupp.com/about/policies/governance/
- DFDS' vedtægter, www.dfdsgrupp.com/policies/articles_of_association/
- Materialer fra DFDS' seneste generalforsamling, www.dfdsgrupp.com/investors/agm/past_agms/

Samfundsansvar (CSR)

Som rederi er DFDS' aktiviteter genstand for omfattende regulering af dansk og international lovgivning og regelsæt for skibsdrift vedrørende blandt andet sikkerhed, ansatte til søs og miljøpåvirkning. Disse områder vurderes samtidig at have størst betydning for opfyldelsen af interessenters krav og forventninger til DFDS' forvaltning af virksomhedens samfundsansvar.

Med henblik på at sikre overholdelsen af lovkrav udarbejder og reviderer DFDS løbende politik-

ker for ovennævnte og andre områder, herunder et etisk regelsæt for alle leverandører. På side 28-31 i denne årsrapport er der redegjort for politikker, praksis og resultater vedrørende miljø og medarbejdere. Forhold om sikkerhed er beskrevet nedenfor.

I begyndelsen af 2011 blev udarbejdelsen af et kodeks for forretningsmæssig adfærd og etik iværksat. Arbejdet forventes afsluttet i 2011.

Redegørelsen om samfundsansvar i denne årsrapport er fortsat under udvikling. DFDS' aktiviteter inden for landtransport og logistik blev udvidet betydeligt ved overtagelsen af Norfolkline og udarbejdelse af en miljøreddegørelse for disse aktiviteter er iværksat.

Koncernledelsens sammensætning ændret

I forbindelse med overtagelsen af Norfolkline den 12. juli 2010 blev sammensætningen af DFDS' koncernledelse ændret. Direktionen består uændret af Niels Smedegaard, administrerende direktør, og Torben Carlsen, økonomidirektør. DFDS' øvrige koncernledelse består efter overtagelsen af Norfolkline Koncernen af Peder Gellert Pedersen med ansvar for Shipping Division, Eddie Green med ansvar for Logistics Division og Henrik Holck med ansvar for den centrale ressourceenhed People & Ships.

Sikkerheden prioriteres højest

Sikkerhed for passagerer, besætningsmedlemmer og gods samt sikring af skib og havneanlæg har højeste prioritet for DFDS. Sikkerhedsniveauet er dels bestemt af internationale og nationale regelsæt samt af de målsætninger og krav, som DFDS derudover opstiller. I henhold til ISM (International Safety Management) rapporteres samtlige sikkerhedstiltag og sikkerhedsforhold løbende

til samtlige skibe, ligesom alle skibe indrapporterer alle hændelser om bord.

Den internationale sikkerhedskode ISM har til hensigt at sikre, at alle standarder for sikker drift af skibe overholdes, og at sikkerhedsberedskabet fungerer. Det gælder både sikkerhedsmidler om bord, sikkerhedskrav til skibskonstruktioner, sikkerhedsrutiner, sikkerhedsuddannelse af besætning, løbende sikkerhedsøvelser om bord, dokumentation af sikkerhedsarbejdet og løbende evaluering og auditering af sikkerheden om bord af såvel myndighederne som rederiet. Endvidere tilsiger ISM, at rederiet skal have en sikkerhedsorganisation med en ansvarlig sikkerhedsofficer såvel ombord som på land samt en særlig krisekomite til håndtering af krisesituationer til søs.

DFDS blev i efteråret 2010 udsat for to afgørende hændelser med betydning for sikkerheden. Det kombinerede passager- og fragtskib LISCO GLORIA brød i brand undervejs fra Kiel i Tyskland til Klaipėda i Litauen. Besætningen kunne ikke slukke branden, og alle 236 passagerer og besætningsmedlemmer måtte evakueres til redningsbåde og redningsflåder, og efterfølgende til et assisterende skib. Ingen kom alvorligt til skade under evakueringen. Branden undersøges fortsat af de tyske myndigheder BSU (Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen), der er undersøgende myndighed.

DFDS har evalueret håndteringen af branden om bord og på land, og vil ligeledes anvende de konklusioner, som myndighederne drager af deres undersøgelse, til at forbedre såvel forebyggelse af brand som brandbekæmpelse

og evakuering af passagerer og besætningsmedlemmer overalt på skibe og på land, hvor undersøgelserne peger på forbedringsmuligheder. Forandringerne vil blive indbygget i de daglige rutiner og i de sikkerhedsøvelser der gennemføres løbende på alle skibe. Efter branden blev samtlige skibe i DFDS' flåde anmodet om at inspicere og teste alle de væsentligste installationer og rutiner i forbindelse med håndtering af brande om bord.

Den 17. november opstod endvidere en brand på vogn-dækket på PEARL SEAWAYS undervejs fra Oslo mod København. Branden blev bekæmpet ved egen indsats ombord, og ingen passagerer kom til skade. Også erfaringerne fra denne hændelse, hvor branden blev bekæmpet ved indsatsen om bord, vil indgå i det videre arbejde med at forbedre sikkerheden om bord.

Sikring af skibe og havne

ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) er et regelsæt, der skal sikre såvel skibe som havneterminaler, blandt andet mod terrorangreb. ISPS-koden bestemmer ligeledes en række sikringsrutiner og fysisk sikring af skibe samt terminaler. I lighed med ISM-regelsættet, bestemmer ISPS-koden, at der skal være en særlig sikringsorganisation med ansvarlige sikringsofficerer, at sikringsforholdene er dokumenteret og de relevante medarbejdere gjort bekendt med koden og tiltagene. Konkrete sikringsiltag må ikke kommunikeres til offentligheden.

Resultatforventning 2011

Forventningerne for 2011 er baseret på en antagelse om generelt voksende efterspørgsel i Nordeuropa. På fragtmarkedet forventes væksten at blive højest i Østersøområdet


RESULTATFORVENTNING 2011 PR. DIVISION

Opgjort eksklusive særlige poster og engangsposter

Division	Omsætningsvækst	Driftsresultat (EBITDA) for særlige poster, DKK mio.	Kommentar
Shipping Division	10-12%	1.350-1.400	På grund af afviklingen af forretningsområdet Irish Sea reduceres helårseffekten af tilgangen af omsætning fra Norfolkligne
Logistics Division	35-40%	150-200	Omsætningsvæksten skyldes primært helårseffekten af tilgangen af Norfolkligne
Ikke-fordelte poster	n.a.	-50	
DFDS Koncernen i alt	20%	ca. 1.500	

og mindre på Nordsøen. På passagermarkedet forventes væksten at blive moderat og ligeledes med højere vækst i Østersøområdet end på de øvrige markedsområder. For Koncernens hovedtal forventes udviklingen at blive som følger:

- **Omsætning:** Forventes at stige 20% til omkring DKK 12 mia. Omkring halvdelen af stigningen skyldes helårseffekten af købet af Norfolkligne, der er indregnet fra 12. juli 2010.
- **Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster:** Forventes at stige til DKK 1,5 mia. (2010: DKK 1,3 mia.).
- **Driftsresultat (EBIT) før særlige poster:** Efter forventede afskrivninger i størrelsesordenen DKK 700 mio. forventes et resultat på DKK 800 mio. (2010: DKK 580 mio.).

- **Resultat før særlige poster og skat:** På denne baggrund forventes et resultat i størrelsesordenen DKK 550 mio. (2010: DKK 445 mio.)

- **Særlige poster:** Omkostninger afledt af integrationen af Norfolkligne forventes at udgøre omkring DKK 80 mio. i 2011. Salget af DFDS Canal Tours i marts 2011 medfører en avance på ca. DKK 80 mio. Særlige poster udgjorde en indtægt på DKK 102 mio. i 2010.

- **Resultat efter særlige poster og før skat:** På denne baggrund forventes et resultat før skat i størrelsesordenen DKK 550 mio. (2010: DKK 547 mio.).

- **Investeringer:** De samlede investeringer forventes at ville udgøre omkring DKK 750 mio. i 2011. Heraf udgør nybygning af to ro-ro-skibe DKK 560 mio. De resterende investeringer

vedrører hovedsageligt dokning af skibe og reinvestering i lastbærende materiel.

Ovenstående forventninger er forbundet med risici og usikkerhed, såvel generelt som specifikt, hvilket betyder, at den faktiske udvikling kan afvige væsentligt fra ovenstående. Væsentlige risiko- og usikkerhedsfaktorer er omtalt i årsrapportens afsnit herom. De væsentligste faktorer er den generelle økonomiske udvikling og olieprisudviklingen. For sidstnævnte skønnes en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet medio marts 2011 at medføre en resultatpåvirkning på ca. DKK 3,5 mio.



Integration af Norfolkline

- Integration indfrir forventninger
- Synergier med helårseffekt på DKK 90 mio. opnået i 2010

Baggrund

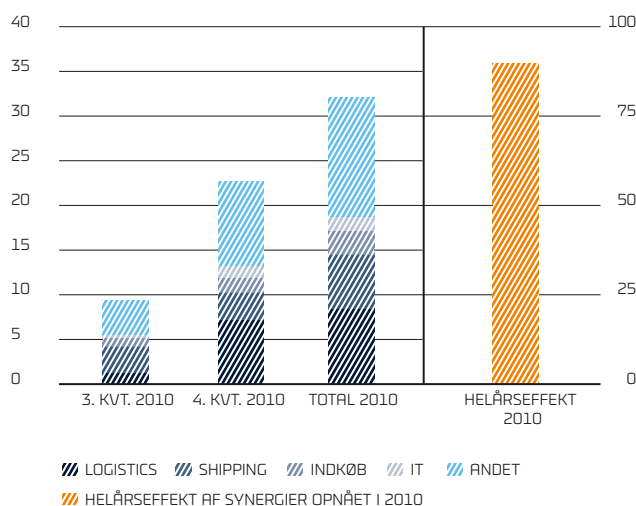
Integrationen af Norfolkline blev igangsat umiddelbart efter overtagelsen den 12. juli 2010 på grundlag af en detaljeret integrationsplan. Planen blev udarbejdet af medarbejdere fra både DFDS og Norfolkline i perioden marts-juli 2010.

Planlægning og implementering

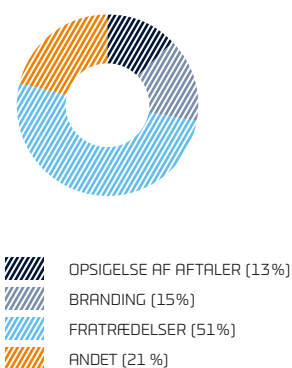
For at identificere potentielle synergier ved sammenlægningen blev der i foråret 2010 nedsat 11 arbejdsgrupper bestående af medarbejdere fra både DFDS og Norfolkline. Det var højt prioriteret at involvere medarbejdere fra begge virksomheder for at opnå det bedst mulige resultat ved at udnytte begge organisationers ekspertise.

Der blev endvidere etableret en styrekomité bestående af direktionen og DFDS' HR-direktør. Den første del af planlægningsfasen blev understøttet af eksterne konsulenter som bidrog med ressourcer, strukturering af arbejdet og erfaringer fra lignende projekter. Henimod slutningen af planlægningsfasen blev konsulenterne udfaset og arbejdet blev videreført af et dedikeret internt team bestående af syv medarbejdere, i et Program Management Office (PMO) med reference til styrekomitéen. PMO'ens primære opgaver har været, og er, at støtte de ansvarlige for implementeringen, følge op på arbejdsopgaver samt rapportere om økonomien knyttet til synergier og integrationsomkostninger.

REALISEREDE SYNERGIER I 2010
(DKK MIO.)



FORDELING AF INTEGRATIONS-
OMKOSTNINGER



Synergier – mål og planer

De samlede årlige synergier forventes at udgøre DKK 180-220 mio. med fuld effekt fra og med 2013, idet implementeringen af integrationsplanen forventes afsluttet ved udgangen af 2012. Hovedparten af integrationsplanen forventes imidlertid gennemført inden udgangen af 2011 svarende til omkring to tredjedele af de forventede årlige synergier.

For fordelingen af synergier på hovedområder fremgår af tabel 1. Inden for hvert område er der identificeret et antal større projekter, som forbedrer udnyttelsen af aktiver, processer og systemer. Der er i alt identificeret 82 større og mindre

integrationsprojekter. For hvert projekt er der udpeget en projektsansvarlig for at sikre et ejerskab af sammenlægningen i organisationen samt for at forankre viden og erfaringer om projekterne i organisationen.

Potentialet fra en forventet øget vækst i omsætning indgår ikke i synergierne, ligesom effekten af omstruktureringen af aktiviteterne på Det Irske Hav ikke er indregnet.

Synergier opnået i 2010

I perioden juli-december 2010 blev der gennemført en række projekter og opnået omkring 45% af de samlede synergier svarende til DKK 90 mio. målt på helårsbasis. Dette er på linie

med integrationsplanens mål og tilfredsstillende. Omkring 40% af de opnåede synergier er relateret til reduktion i antallet af medarbejdere, herunder ikke genbesatte stillinger.

De væsentligste projekter gennemført i 2010 er vist i tabel 2.

Forventninger til synergier i 2011

De væsentligste integrationsprojekter i 2011 er som følger:

- Indkøring af udvidet terminal samt ny rutestruktur og tonnage på Vlaardingen-Immingham
- Konsolidering af IT systemer for Shipping og Logistics divisionerne samt finansområdet

TABEL 1. OMKOSTNINGSSYNERGIER VED INTEGRATION AF DFDS OG NORFOLKLINE

Aktiviteter	Integrationsområder	Forventede årlige synergier, DKK mio.
Shipping, Nordsøen	- Tonnageoptimering - Integration af ruter - Integration af havneterminaler - Konsolidering af kontorer - Optimering af passageraktiviteter	70-80
Logistik-aktiviteter	- Optimering af trailerudnyttelse - Optimering af vognmandsaftaler - Konsolidering af kontorer	30-40
IT	- Integrering af terminalsystemer - Integrering af regnskabssystemer - Integrering af IT funktioner	30-40
Indkøb	- Udnyttelse af større købekraft på ombordvarer - Udnyttelse af større købekraft på tekniske dele	35-40
Andre funktioner	- Optimering af skibsdrift - Sammenlægning af finans-, HR- og andre tværgående funktioner	15-20
Synergier i alt		180-220

- Overtagelse af driften af tidligere Norfolkline skibe fra Maersk Ship Management
- Opnåelse af synergier fra indkøb af tekniske dele og forbrugsvarer til salg ombord
- Udvikling og standardisering af forretningsprocesser og drift på tværs af Logistics' forretningsområder

IT-projekterne forventes afsluttet i løbet af 2012, mens de øvrige projekter forventes gennemført i løbet af 2011. Ved udgangen af 2011 forventes synergierne at udgøre omkring DKK 180 mio. målt på helårsbasis, inklusive synergierne opnået i 2010. I første kvartal 2011 forventes effekten af integrationen af shipping-aktiviteterne på Nordsøen

og effekten af indkøbssynergier at blive realiseret.

Integrationsomkostninger

Integrationsomkostningerne udgjorde DKK 97 mio. i 2010, hvilket kan sammenholdes med en forventet omkostning på DKK 90 mio. Omkring 55% af omkostningerne vedrører fratrædelser af medarbejdere. Den resterende omkostning er fordelt på re-branding, opsigelse af aftaler, IT-integration og andet.

For 2011 forventes yderligere integrationsomkostninger på DKK 80 mio., primært relateret til fratrædelser, re-branding af skibe og konsolidering af IT-systemer.

TABEL 2. VÆSENTLIGE INTEGRATIONSPROJEKTER GENNEMFØRT I 2010

Område	Integrationsprojekt
Organisation	Ny organisationsstruktur implementeret. I juni blev en ny ledelsesstruktur meddelt og i midten af september blev samtlige medarbejdere informeret om den fremtidige organisation. Sammenlægningen af DFDS' og Norfolklines organisationer har omfattet ca. 6.000 medarbejdere, fem ledelsesslag og selskaber på tværs af Nordeuropa
Branding	Forenkling af brandarkitektur og re-branding af blandt andet skibe, skilte, trailere, kontorbygninger og uniformer gennemført primo november
Shipping Division, Nordsøen	- Integration af fragtruter på Nordsøen (DFDS Seaways): - Anløb i Killingholme flyttet til DFDS' havneterminal i Immingham, primo august - Udvidelse af Norfolklines havneterminal i Vlaardingen igangsat. Flytning fra DFDS' havneterminal i Maasvlakte ultimo 2010 - Zeebrugge-Rosyth omlagt til en fragtrute ultimo 2010 - Sammenlægning af salgsfunktioner
Logistics Division	- Konsolidering af DFDS Logistics' salgskontorer i England, Danmark, Sverige og Holland - Optimering af udnyttelsen af trailere har reduceret antallet af trailere og nye aftaler indgået med vognmænd
Indkøb	Nye indkøbsaftaler indgået med blandt andet bunkerleve-randører på grundlag af øget forbrug

De samlede integrationsomkostninger og -investeringer forventes fortsat at udgøre DKK 175-200 mio. frem til udgangen af 2012 med omkring totredjedele afholdt i de første 12 måneder af integrationsperioden.

Potentiale indfrier forventninger

Integrationen af DFDS og Norfolkline er kommet godt fra start i 2010, både driftsmæssigt og kulturelt, og potentialet indfrier fuldt ud forventningerne.

Mere end halvdelen af synergierne, som planlægges opnået i 2011, kan allerede nu dokumenteres, og derfor vurderes risici knyttet til op-

nåelse af synergimålene for 2011 at være begrænsede. I 2012 afsluttes en række IT-projekter, som vurderes at have en højere risikoprofil. Der vil i 2011 fortsat være fokus på opfølgning og økonomisk rapportering af synergier samt integrationsomkostninger.

I forbindelse med planlægningen og implementeringen af integrationen er der identificeret flere effektiviserings- og udviklingsprojekter, som vil blive iværksat i løbet af 2011. Disse projekter er fortrinsvis rettet mod områder, hvor integrationsprojekterne er afsluttet eller afsluttes i løbet af året.

Shipping Division

AKTIVITETSOVERSIGT

	North Sea	Baltic Sea	Irish Sea Forretnings- området er afviklet ultimo januar 2011	English Channel	Passenger
Andel af Shipping Divisions omsætning 2010	47%	16%	5%	7%	25%
Ruter	• Gøteborg-Brevik/Immingham • Gøteborg-Tilbury • Gøteborg-Brevik/Gent • Esbjerg-Immingham • Esbjerg-Harwich • Cuxhaven-Immingham • Vlaardingen-Felixstowe • Vlaardingen-Immingham • Rosyth-Zeebrugge	• Fredericia-Århus/København/Klaipeda • Kiel-Klaipeda • Karlshamn-Klaipeda • Sassnitz-Klaipeda • Kiel-Karlshamn/St. Petersborg • Ystad-Swinoujscie	• n.a.	• Dover-Dunkerque	• København-Olso • Amsterdam-Newcastle • Esbjerg-Harwich
Skibe	• 17 ro-ro • 1 ro-pax	• 2 ro-ro • 7 ro-pax	• n.a.	• 3 ro-pax	• 1 ro-pax • 4 passagerskibe
Havneterminaler	• Gøteborg¹ • Esbjerg • Vlaardingen • Immingham • Maasvlakte	• Ingen	• n.a.	• Dunkerque	• København
Kundesegmenter	• Trailerooperatorer • Producenter af tungt industrigods (automobiler, papir, stål, kemikalier)	• Trailerooperatorer • Producenter af tungt industrigods (automobiler, skovprodukter) • Passagerer med og uden bil	• n.a.	• Trailerooperatorer • Passagerer med bil	• Mini Cruise • Passagerer med bil • Konferencegæster • Trailerooperatorer
Markedsområder	• Sverige • Norge • Benelux • Storbritannien	• Rusland, øvrige CIS-lande • Tyskland • Sverige • Danmark	• n.a.	• Storbritannien • Øst- og Centraleuropa	• Danmark • Norge • Sverige • Storbritannien • Holland • Tyskland
Primære konkurrenter	• Cobelfret • P&O Ferries • Stena Line • Land- og banetransport	• Scandlines • Unity Line • Stena Line • TT-Line • Land- og banetransport	• n.a.	• Eurotunnel • LD Lines • P&O Ferries • SeaFrance	• Color Line • P&O Ferries • Stena Line • Luftfartselskaber

¹ Overtagelse afventer myndighedsgodkendelse

MED STABILISERINGEN AF MARKEDERNE ÆNDRES FOKUS FRA TILPASNING TIL ÆNDRERE MARKEDSVILKÅR TIL FORBEDRING AF INDTJENINGEN PÅ DE ENKELTE RUTER I NETVÆRKET

Shipping Division driver DFDS' rutenetværk fordelt på fem forretningsområder: North Sea, Baltic Sea, Irish Sea, English Channel og Passenger

DIVISIONSLEDELSE

- Peder Gellert Pedersen, Executive Vice President, Shipping Division

Forretningsområdeansvarlige:

- Kell Robdrup, North Sea
- Anders Refsgaard, Baltic Sea
- Jens Skibsted Nielsen, Irish Sea
- Peder Gellert Pedersen, English Channel
- Carsten Jensen, Passenger

Markedsoversigt

De nordeuropæiske markeder for søtransport af fragt og passagerer var i første halvdel af 2010 generelt præget af forsigtig vækst i kølvandet på finanskrisen i 2009. I andet halvår af 2010 blev efterspørgslen gradvis mere robust, særligt på Østersøen, i takt med stigende aktivitet hos forbrugere og produktionsvirksomheder.

I nogle markedsområder har stigningen i fragtvolumener, blandt andet på grund af valutakursændringer, været mere markant i én ruteretning, hvilket førte til ubalancer i flere trafikker. Disse ubalancer aftog mod slutningen af 2010.

Udbuddet af fragtkapacitet overstiger generelt fortsat efterspørgslen som følge af den væsentlige nedgang i volumener i 2009. På den baggrund har det kun i begrænset omfang været

muligt at øge fragtraterne i løbet af året. Udviklingen på passagermarkederne har i de fleste områder været positiv med en stigning i såvel antal passagerer som indtjening både fra billet-salg og ombordomsætning.

Den positive trend for fragtvolumener ved udgangen af 2010 fortsatte i begyndelsen af 2011 og det forventes, at der i resten af 2011 vil være moderat vækst i fragtvolumener, passagerantal og ombordforbrug. På visse markeder er der opnået fragtratestigninger, om end rateniveauet generelt fortsat er lavere end før finanskrisens begyndelse.

På sektorniveau forventes særligt vækst for logistikløsninger rettet mod automobilproducenter, hvor aktivitetsniveauet var stigende igennem 2010. Der forventes herudover ikke at opstå større forskydninger i fordelingen mellem industrielle kontrakter og aftaler med traileroperatører.

Netværk

DFDS Seaways' udvidede netværk har øget mulighederne for at skabe værdi for kunderne og opnå en mere effektiv drift.

Den større kundebase giver mulighed for at tiltrække ny volumen til eksisterende ruter og gennem forenklede kontaktpocedurer oplever kunderne en forbedring i kommunikationen med DFDS Seaways. Dette udbygges i takt med at fælles IT-systemer inden for både passager- og fragtområdet introduceres i løbet af det kommende år.

Flere projekter blev iværksat i anden halvdel af 2010, hvor kompetencer fra de enkelte forretningsområder, herunder på tværs af de to divisioner, blev forenet i udviklingen af kundetilpassede løsninger. Både trailerkunder og industrielle kunder har kunnet tilbydes mere omfattende transportløsninger i form af rene kaj/kaj-løsninger og i samarbejde med DFDS Logistics, som varetager landtransport og logistikopgaver. Dette arbejde forventes i de kommende år at understøtte højere volumener, og ikke mindst et tættere samarbejde med væsentlige kunder i begge divisioner.

Strategiske prioriteringer

I takt med at markedssituationen er stabiliseret ændres fokus fra tilpasning til ændrede markedsvilkår til optimering og forbedring af indtjeningen på de enkelte ruter i netværket.

Gennem divisionens tværgående salgsorganisation, Freight Sales Solution, er værktøjer til støtte for dette arbejde under udarbejdelse eller videreudvikling og forventes implementeret i løbet af 2011. Det forudses, at der fortsat vil være begrænsede muligheder for at opnå ratestigninger, og derfor bliver optimering af sammensætningen af kunder og lasttyper på de enkelte fragtruter et vigtigt værktøj for at forbedre indtjeningen.

For at styrke udbuddet af produkter og transportløsninger samt relationerne til både fragtkunder og passagerer videreudvikles samarbejdet på tværs af divisionens fire fortsættende

forretningsområder og DFDS Logistics.

Konkurrencen på den Engelske Kanal blev intensiveret i 2010 primært som følge af Eurotunnels aggressive prispolitik. Der vil i 2011 være fokus på at optimere og om nødvendigt revurdere den nuværende forretningsstruktur for ruten mellem Dover og Dunkerque.

Inden for passagerområdet blev der i 2010 oprettet et fælles kompetencecenter, Passenger Competence Center, som har til formål at identificere, udvikle og udbrede "best practices" under hensyntagen til kundernes forskellige lokale behov. I forlængelse heraf forventes væsentlige fordele opnået ved implementering af et nyt fælles bookingsystem samt en fælles distributionsplatform for både off- og on-line afsætning.

Herudover udgør indkøringen af den nye sammenlagte rute- og terminalstruktur mellem Holland og det østlige England en højt prioriteret opgave i 2011.

AKTIVITETSUDVIKLING PR. FORRETNINGSOMRÅDE

North Sea

Væsentlige begivenheder 2010/2011:

- Betydelig resultatforbedring
- Strategisk havneterminalaftale i Cøteborg (afventer godkendelse)
- Moderat vækst i 2011

I løbet af 2010 blev markedssituationen forbedret for producen-

SHIPPING DIVISION	2010					2009				
DKK mio.	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
Nettoomsætning	1.162	1.465	2.332	1.962	6.921	997	1.220	1.391	1.195	4.803
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	110	331	526	254	1.221	61	232	326	203	822
Af- og nedskrivninger	-120	-120	-175	-145	-560	-110	-117	-128	-133	-488
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	-10	212	350	111	663	-48	115	198	72	337
Særlige poster	0	0	-16	390	374	0	-18	0	-15	-33
Driftsresultat (EBIT)	-10	212	334	501	1.037	-48	97	198	57	304
Driftsmarginal (EBIT), %	-0,9	14,5	15,0	5,7	9,6	-4,8	8,0	14,2	4,8	6,3
Investeret kapital, gennemsnit	7.178	7.122	8.395	9.605	8.133	6.584	6.932	7.238	7.266	6.971
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-0,5	11,4	14,3	20,3	11,8	-2,6	5,4	10,4	2,9	4,1
Lanemeter, '000	2.442	2.674	6.635	6.578	18.329	2.139	2.274	2.327	2.458	9.198
Passagerer, '000	327	483	1.631	938	3.379	313	460	552	360	1.685

ter af papir, stål og biler, hvilket øgede forretningsområdets fragtmængder. Særligt ruterne ud af Gøteborg er eksponeret over for disse industrier. Derudover medførte den generelle efterspørgselsstigning i Nordeuropa flere trailere i rutenetværket med undtagelse af ruterne mellem Danmark og Storbritannien, hvor markedet var fladt. I andet halvår blev mængdevæksten fra Sverige dæmpet af stigningen i den svenske krone. Rateniveauet var stigende i de fleste markedsområder, særligt på de svenske ruter på grund af den stigende svenske krone.

I 2010 blev der opnået en betydelig resultatforbedring sammenholdt med kriseåret 2009 som følge af en kombination af højere mængder, ratestigninger og mere effektiv drift. Derudover medførte ændringer i valutakurser en bedre balance i mængderne mellem Skandinavien og Storbritannien. Indtjeningsniveauet på flere ruter er imidlertid fortsat ikke tilfredsstillende.

Forretningsområdets største havneterminal i Immingham opnåede en væsentlig resultatforbedring i 2010 på grundlag af øget aktivitet og mere effektiv drift. I 2011 søges havneterminalen i Maasvlakte, Rotterdam, afhændet, idet anløbet fra Immingham blev omlagt til Vlaardingen i 2010 i forbindelse med integrationen af Norfolkline.

Ruten mellem Rosyth og Zeebrugge blev ved udgangen af 2010 omlagt til en ren fragtrute, idet et indchartret ro-pax-skib blev tilbageleveret og erstattet af to fragtskibe.

I 2011 forventes en lavere mængdevækst end i 2010, særligt som følge af aftagende vækst på markederne mellem Skandinavien og Storbritannien. Mængdevækst forventes dog at blive understøttet af en fortsat positiv markedsudvikling for producenter af tungt industrigods.

I den sydlige del af Nordsøen forventes fortsat intensiv konkurrence på transportmarkedet mellem Kontinentet og Storbritannien. Imidlertid forudses den bredere markedsdækning og sammenlægningen af ruter opnået ved integrationen af Norfolkline samt optimering af driften at føre til resultatfremgang i 2011.

Baltic Sea

Væsentlige begivenheder 2010/2011:

- Betydelig resultatfremgang
- Ro-pax-skib erklæret totaltab efter brand
- Positiv markedsudvikling forventes at fortsætte i 2011

Markedsudviklingen for både passagerer og fragt var positiv i 2010. Fragtmængderne voksede med 26% på baggrund af en aktiv udvidelse af markedsområder og generel vækst i markedet drevet af især Tyskland. Væksten i fragtmængder blev i slutningen af året understøttet af en reduktion i antallet af polske kørselstilladelser til russiske vognmænd. Rateniveauet blev stabiliseret i løbet af året med en stigende tendens i slutningen af året. Derudover blev en tabsgivende rute, Riga-Lübeck, lukket i begyndelsen af året. På denne baggrund blev der i 2010 opnået en betydelig forbedring

af kapacitetsudnyttelsen og resultatfremgang på alle ruter.

Der sker i disse år en løbende udflytning af industri og produktion fra Skandinavien til Østeuropa, hvilket påvirker balancen i trafikstrømme og ratestrukturer mellem øst og vest. Den positive markedsudvikling forventes at fortsætte i 2011, herunder nogen ratestigning i fragtmarkedet.

Irish Sea

Væsentlige begivenheder 2010/2011:

- Forretningsområde overtaget 12. juli 2010
- To ruter solgt 2. december 2010
- Forretningsområdet afviklet ultimo januar 2011

Forretningsområdet Irish Sea blev overtaget som en del af Norfolkline. Aktiviteterne omfattede to ruter mellem Belfast og henholdsvis Heysham og Birkenhead og to ruter mellem Dublin og ligeledes Heysham og Birkenhead. Fire ro-pax- og tre ro-ro-skibe var indsat på ruterne foruden drift af havneterminaler og salgsagenturer.

Irish Sea-aktiviteterne har haft betydelige tab i de senere år på grund af en væsentlig overkapacitet på markedet. Det var resultatet af et kraftigt fald i efterspørgslen siden 2008 og generel manglende tilpasning af kapaciteten på markedet.

Siden overtagelsen af Norfolkline i juli 2010 er der foretaget en omfattende analyse af markedet og evaluering af genopretnings-scenarier, og desuden har strukturelle

løsninger været undersøgt. I betragtning af de fortsat meget vanskelige markedsvilkår på Det Irske Hav har det ikke været muligt at udvikle bæredygtige løsninger til ruterne, og følgelig blev de to nordlige ruter solgt til Stena Line i december 2010, og de to sydlige ruter blev lukket i slutningen af januar 2011.

English Channel

Væsentlige begivenheder 2010/2011:

- Forretningsområde overtaget 12. juli 2010
- Øget konkurrence på fragtpreiser fra Eurotunnel i andet halvår
- I 2011 forventes konkurrence-situationen stabiliseret

Markederne på den Engelske Kanal for passagerer og gods steg begge med 2% i 2010, inklusive Eurotunnels mængder. Fordelingen af markedsandele på markedet for godstransport mellem rederier og Eurotunnel blev dog påvirket af sidstnævntes betydeligt lavere prissætning af godstrafik for at genvinde markedsandele. På grund af denne usædvanlige konkurrencesituation, blev DFDS Seaways' fragtmængder reduceret med 12% i 2010. Indtjeningen fra fragtkapaciteterne blev dermed reduceret betydeligt i 2010.

Til sammenligning steg antallet af personbiler med 6%, hvilket forbedrede udnyttelsen og bidraget fra passagersegmentet. Stigningen omfatter en udvidelse af kundegrundlaget for bustransport fra april 2010, hvilket gav et positivt afkast i overensstemmelse med forventningerne. Som

SHIPPING DIVISION	OMSÆTNING		EBIT FØR SÆRLIGE POSTER		INVESTERET KAPITAL		ROIC	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
'000								
North Sea	2.468	3.131	273	380	4.145	5.007	6,2	7,1
Baltic Sea	810	1.024	49	147	1.343	1.148	3,4	12,0
Irish Sea	n.a.	376	n.a.	-78	n.a.	651	n.a.	-11,3
English Channel	n.a.	494	n.a.	58	n.a.	1.263	n.a.	4,3
Passenger	1.650	1.718	137	146	1.693	1.246	7,7	11,7
Forretningsområder i alt	4.928	6.742	459	652	7.181	9.316	6,0	6,6
Ikke-fordelte poster	336	237	-123	11	29	206	n.a.	n.a.
Elimineringer	-459	-58	0	0	0	0	n.a.	n.a.
Shipping Division i alt	4.805	6.921	336	663	7.210	9.522	4,4	6,5

SHIPPING DIVISION	LANEMETER (FRAGT)			PASSAGERER		
	2009	2010	Δ %	2009	2010	Δ %
'000						
North Sea	6.288	8.944	42	n.a.	33	n.a.
Baltic Sea	2.312	2.921	26	362	425	17
Irish Sea	n.a.	2.467	n.a.	n.a.	105	n.a.
English Channel	n.a.	3.409	n.a.	n.a.	1.451	n.a.
Passenger	598	588	-2	1.323	1.365	3
Shipping Division i alt	9.198	18.329	99	1.685	3.379	101

et resultat af et bedre produktmiks og højere passagertal var der en tilfredsstillende stigning i indtjeningen ombord.

Det gennemsnitlige bunkerforbrug pr. overfart blev reduceret med 6% i 2010 gennem en række effektiviseringstiltag. Alligevel steg de totale brændstofudgifter med 30% i forhold til 2009 på grund af de stigende oliepriser og styrkelsen af USD. Gennem en organisatorisk og driftsmæssig omstrukturingsproces blev der iværksat 'better practices' om bord i 2010 med det formål at forbedre produktiviteten og øge indtjeningen. Forbedringer ved denne igangværende proces forventes at blive synlige i 2011.

I de første måneder af 2011 var der fortsat hård konkurrence inden for fragtområdet. Eurotunnel har på nuværende tidspunkt genvundet den tilstræbt markedssandel på fragtområdet, og det forventes, at priserne vil stabiliseres i løbet af 2011. Dette forventes at understøtte en forbedret indtjening for forretningsområdet.

Passenger

Væsentlige begivenheder 2010/2011:

- Resultatfremgang på 6% justeret for særlige poster

- To passagerskibe på Amsterdam-Newcastle-ruten nedskrevet med DKK 60 mio.
- I 2011 forventes moderat markedsvækst

Efterspørgslen på markederne mellem Danmark og henholdsvis Norge og Storbritannien var stabil i 2010 understøttet af en tilbagevendende af oversøiske passagerer og øget efterspørgsel fra forretnings- og konference-segmentet. Markedet mellem Holland og den nordøstlige del af Storbritannien blev forbedret i 2010 især på grund af øget efterspørgsel fra kontinentet hjulpet af et svagere britisk pund.

Der blev opnået en væsentlig resultatforbedring på København-Oslo-ruten på baggrund af en stigning i antallet af passagerer på 3% samt en forøgelse af den gennemsnitlige billetpris og ombordomsætning pr. passager. Omkring to tredjedele af stigningen i rutens bunkeromkostning blev dækket af oliepristillæg. Amsterdam-Newcastle-ruten opnåede en tilfredsstillende fremgang i antallet af passagerer på 4% og et øget dækningsbidrag, som imidlertid blev modsvaret af en stigning i rutens bunkeromkostning. Esbjerg-Harwich-ruten opnåede en mindre resultatfremgang i

2010, idet en mere differentieret prisstruktur øgede den gennemsnitlige indtjening pr. passager.

Passagertrafikken på Rosyth-Zeebrugge blev lukket i december 2010 og dette forventes at ville øge antallet af passagerer på Amsterdam-Newcastle-ruten i 2011. Herudover forventes en moderat vækst i antallet af passagerer på de øvrige markeder. På baggrund af den seneste stigning i olieprisen forudses en forøgelse af forretningsområdets bunkeromkostning på trods af oliepristillæg og videreførelse af oliebesparende optimeringsprogrammer. Målretningen af ombordkoncepter til forskellige kundesegmenters krav og forventninger fortsættes i 2011. På København-Oslo-ruten overvejes introduktion af blandt andet et nyt casino-koncept.

Som en del af integrationsprocessen introduceres et nyt fælles bookingsystem i løbet af 2011. Systemet vil blive integreret med de web-baserede salgskanaler for at understøtte en fortsat stigning i andelen af online-booking.

Resultatudvikling

Omsætningen steg med 44% til DKK 6.921 mio. i 2010 hovedsageligt som følge af tilgangen af aktiviteter fra Norfolkline samt

mængdevækst for aktiviteterne på Østersøen og Nordsøen.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster steg med 49% til DKK 1.221 mio. i 2010. EBITDA-margin blev forbedret til 17,6% fra 17,1% i 2009 på baggrund af højere kapacitetsudnyttelse og resultatfremgang for især forretningsområderne North Sea og Baltic Sea. EBITDA-margin var negativt påvirket af Irish Sea i 2010.

Driftsresultatet (EBIT) før særlige poster blev DKK 663 mio., en fremgang på 118%. Særlige poster udgjorde en indtægt på DKK 374 mio. Posten indeholder regnskabsmæssige avancer fra et skib erklæret som totaltab og fra salget af to ruter i forretningsområdet Irish Sea samt integrationsomkostninger og nedskrivning af to passagerskibe.

Den investerede kapital udgjorde i 2010 i gennemsnit DKK 8.133 mio., hvilket var en stigning på DKK 1.162 mio. primært på grund af tilgangen af Norfolkline. Afkastet af den investerede kapital var i 2010 12,0% inklusive særlige poster.

Logistics Division

AKTIVITETSOVERSIGT

	Nordic Transport	Continental Transport	European Contract	Intermodal	Nordic Contract
Andel af Logistics Divisions omsætning 2010	16%	31%	19%	25%	9%
Hoved-trafikker	- Sverige-UK - Danmark – UK - Lagervirksomhed, UK	- Holland - UK - Belgien - UK - Belgien – Sverige	- UK/Irland indenrigs - UK - Kontinent - Belfast detail distribution - Temperatur kontrolleret specialist - Akvakultur distribution - Lagervirksomhed	<u>Container</u> - Norge – Kontinent - Irland - Kontinent <u>Jernbane</u> - Norden - Italien - UK – Italien - Lagervirksomhed, Italien	<u>Sideport</u> - Norge-Irland - Norge-UK/Kontinentet - Norge-UK/Kontinentet/ Spanien <u>Chartering</u> - Norge-Middelhavet
Udstyr	800 trailere	1880 trailere 100 trækkeenheder	750 trailere 70 trækkeenheder	4 containerskibe 4.000 containere 1.000 Swaps	5 sideportsskibe 6 trampskibe
Lager-bygninger	15000 m² - Immingham	2750 m² - Vlaardingen - Immingham	18600 m² - Peterborough - Larkhall - Belfast	8000 m² - Rotterdam - Immingham - Belfast	26000 m² - Moss - Rotterdam - Immingham - Belfast
Salgs-kontorer	- Oslo - Gøteborg - København - Immingham - Fredericia	- Hamborg - Ghent - Brugge - Ipswich - Vlaardingen - Hamina	- Peterborough - Larkhall - Belfast - Boulogne Sur Mer	- Oslo - Moss - Brevik - Kristiansand - Fredericia - København - Dublin - Immingham - Rhoon - Fagnano - Helsingborg - Rattingen - Waterford	- Oslo - Moss - Kristiansand - Ghent - Zeebrugge - Immingham - Ipswich - Waterford - Bilbao
Kunde-segmenter	- Industriproduktion - Automobil - Forbrugsvarer	- Tredje- og fjerdepart logistik - Høj-værdi sektor - Stykgods - Temperatur-kontrolleret	- Temperatur-kontrolleret og kølevarer for detail-sektor - Akvakultur	- Internationale handels-virksomheder, færdig-varer - Kontrakt management - Papirindustri - Bulk- og tankcontainer-operatorer	- Papirindustri - Industriproduktion
Hoved-konkurrenter	- NTEX - Blue Water - Tschudi Lines - Lo-lo-operatører	- Cobelfret - PGO Ferrymasters - Estron - A2B Online - LKW Walters	- McBurney Transport - Montgomery Transport - STEF-TFE Tradimar	- BG Freight - Cobelfret Containers - Eucon (Irish Continental Group) - MacAndrews - Samskip	- Lo-lo-operatører - Container-operatører

DIVISIONEN FORVENTES AT LEVERE ET FORBEDRET RESULTAT I 2011 PÅ BAGGRUND AF HØJ MOTIVATION OG KLARE MÅL

Logistics Division driver DFDS' landtransport- og logistikaktiviteter opdelt på fem forretningsområder: Nordic Transport, Continental Transport, European Contract, Intermodal og Nordic Contract

DIVISIONSLEDELSE

- Eddie Green, Executive Vice President, Logistics Division

Forretningsområdeansvarlige:

- Jens Antonsen, Nordic Transport
- Eddie Green, Continental Transport
- Steve Macaulay, European Contract
- Ole Sehested, Intermodal
- Vidar Karlsen, Nordic Contract

Markedsoversigt

Mængdevæksten på transport- og logistikmarkedet blev genoptaget med et beskedent opsving i 2010. DFDS Logistics opererer på flere forskellige markeder, nogle standardiserede og andre højt specialiserede. Generelt forblev markedsbetingelserne hårde, da der var overskydende kapacitet til at dække mængdevæksten. Men mod slutningen af 2010 steg priserne imidlertid på vejtransport og leje af udstyr i takt med, at leverandører forsøgte at forbedre indtjeningen. Derudover steg brændstofferpriserne med omkring 25% i 2010.

Storbritannien er et afgørende marked for DFDS Logistics, og selvom væksten var lav, steg tilfiden i løbet af året. Regeringens stramninger og indførslen af øgede skatter, der træder i kraft i 2011, har dog skabt en vis usikkerhed for det kommende år.

Sverige er et andet vigtigt marked for DFDS Logistics, og en stærk vækst i både økonomien og kursen på den svenske krone gav en del udfordringer for forretningsområdet på grund af ændrede handelsmønstre, særligt i begyndelsen af 2010. Udsigterne for de svenske kunder for 2011 er positive.

Trafikker til Irland og Nordirland er karakteriseret af overkapacitet og dermed prispres. Den irske økonomi forventes ikke at vise fremgang på kort sigt, og derfor er større ændringer iværksat i driftsmodellen for Irland.

En stor del af omsætningen kommer fra fødevarer- og detailsektoren. Køletransport har historisk set været en bedre forretning end 'tørlast', og denne tendens fortsatte i 2010.

Efterspørgslen forventes i 2011 at stige med omkring 5%. Efter integrationen af Norfolkline kan DFDS Logistics nu tilbyde en bredere vifte af ydelser, hvilket giver divisionen mulighed for at konkurrere om flere af nøglekundernes trafikker, hvilket understøtter omsætningsvækst og lønsomhed.

Netværk

Netværket er udvidet efter købet af Norfolkline, og den geografiske spredning og udbuddet af ydelser, der nu tilbydes, giver en lang række konkurrencemæssige fordele. På den ene side vil lokale kunder have fordel af at handle med medarbejdere, der har indsigt i deres specifikke transportbehov. Og på den anden side kombinerer Freight Sales Solutions divisionens for-

retningsområder, så der sker en koordinering over for nøglekunder og -markeder for at udvide og styrke kunderelationer.

Derudover har den samlede division nu en størrelse, der gør det muligt at indkøbe vejtransport, udstyr, jernbanetransport og søtransport til lavere priser end før. 'Project Headlight' vil tillige medvirke til at forbedre resultatet i 2011 ved identificering af best practice på tværs af forretningsenhederne og potentielle driftsforbedringer samt sikre opnåelse af fordele knyttet til den nye størrelse og struktur.

Strategiske prioriteringer

Efter købet af Norfolkline blev Logistics Division omstruktureret for at sikre, at den rette organisation og ledelse var på plads op til 2011. Divisionen forventes at levere et forbedret resultat i 2011 på baggrund af høj motivation og klare mål.

De strategiske prioriteringer for 2011 er:

- At levere alle synergier identificeret under integrationsfasen efter købet af Norfolkline
- At forbedre rentabiliteten med særlig fokus på trafikker mellem Belgien og Sverige samt containertrafik mellem Irland og det kontinentale Europa.
- Turnaround-planer blev påbegyndt i 2010 og vil blive afsluttet i 2011
- Fokus på køletransport, der giver høj indtjening, og højværdi-sektorer, som kræver større opfølgning, højere standarder og bedre service. Dette

følger efter en række positive udviklinger i 2010

- Design- og produktionsfasen af det nye Transport Management System "Velocity" forventes afsluttet ved udgangen af året. Velocity bliver et fælles system til styring af alle Logistics-aktiviteter i 2012
- Fortsat samarbejde med DFDS Seaways om udvikling af strategiske muligheder for fragtvækst på egne skibe og terminaler.

Nordic Transport

I begyndelsen af 2010 var Nordic Transport påvirket af de ændrede markedsbetingelser, der betød nedgang i trafikken fra Skandinavien til Storbritannien og en lille stigning fra Storbritannien til Skandinavien. Dette resulterede i lavere omsætning navnlig i den vestgående trafik og dermed lavere indtjening.

Det største overlap mellem DFDS og Norfolkline var i det nordiske område, og derfor blev sammenlægningen af aktiviteter i Danmark, Sverige og dele af Storbritannien prioriteret.

Planlægningsfasen blev afsluttet i sensommeren 2010, integrationen af selskaberne blev startet i oktober og alle ændringer var gennemført i november. Ved sammenlægning af driften blev synergier identificeret og realiseret, hvorved forretningsområdet kunne reducere den samlede ledelse, omkostninger og antallet af trailere. Ingen kunder gik tabt i forløbet takket være medarbejdernes hårde arbejde og store engagement.

LOGISTICS DIVISION	2010					2009				
DKK mio.	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
Nettoomsætning	518	549	1.156	1.130	3.353	487	493	484	509	1.973
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	5	13	19	37	74	22	24	10	-15	41
Af- og nedskrivninger	-17	-18	-27	-21	-83	-23	-24	-17	-18	-82
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	-11	-4	-1	14	-2	0	1	-9	-16	-24
Særlige poster	0	0	-20	-194	-214	0	0	0	0	0
Driftsresultat (EBIT)	-11	-4	-21	-180	-216	0	1	-9	-16	-24
Driftsmarginal (EBIT), %	-2,1	-0,1	-0,1	1,2	-0,1	0,0	0,2	-1,9	-3,1	-1,2
Investeret kapital, gennemsnit	875	895	1.079	1.106	974	852	862	887	898	870
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-5,9	-2,1	-10,4	-80,2	-27,1	-0,4	1,6	-4,2	-7,3	-2,6
Tons, '000	389	420	422	391	1.622	450	425	449	406	1.730
Units, '000	41	44	95	92	272	38	39	37	39	153

I den sidste del af året var der en gradvis forbedring i balancen mellem Skandinavien og Storbritannien, og resultatet blev forbedret i sidste kvartal af 2010. Der forventes et tilfredsstillende resultat for 2011 for de integrerede aktiviteter, også på baggrund af mere afbalancerede trafikstrømme mellem Sverige og Storbritannien.

Continental Transport

Continental Transport havde et udfordrende år og opnåede ikke et acceptabelt resultat, men i årets sidste kvartal blev der foretaget større ændringer og forbedringer, hvilket vil slå igennem i 2011.

I april 2010 gav implementeringen af et nyt operativt it-system i Ghent vanskeligheder for selskabet, og kombineret med makroøkonomiske forandringer, særligt en stærkere svensk krone, forværredes situationen. For at rette op på driften blev der udpeget en ny ledelse, og en tilbunds gående gennemgang af virksomheden blev påbegyndt. It-systemet fungerer nu effektivt, og en række andre procesforandringer er blevet gennemført. Driften er under kontrol, men står over for udfordringer i 2011 og yderligere forbedringer er påkræ-

vet. Goodwill relateret til dette belgiske selskab blev nedskrevet med DKK 30 mio. i 2010.

De hollandske selskaber, som driver trafikker mellem Holland og Storbritannien, blev fusioneret i andet halvår. Denne trafik har traditionelt været karakteriseret af lavere afkast end gennemsnittet, hvilket var tilfældet i begge selskaber. Sammenlægningen har betydet personalebesparelser, men endnu vigtigere, en ændring af forretningsmodellen, hvilket forbedrede resultatet markant hen mod slutningen af 2010 og begyndelsen af 2011 gennem lavere direkte omkostninger til vejtransport og trailere.

Continental Transports aktiviteter i Brügge og Hamborg er kun i begrænset omfang blevet påvirket af sammenlægningen og har fokuseret på at forbedre resultatet. Dette forventes at fortsætte i 2011.

Udsigterne for 2011 er positive på baggrund af de mange tilpasninger, der allerede er gennemført for at forbedre driften, samt fremgangen i sidste kvartal af 2010 og de første måneder af 2011. Der er også mulighed for

at opnå yderligere synergier, når it-integrationen er fuldført.

European Contract

I Skotland lå akvakulturvolumener, særligt laks, på linje med forventningerne med en stærk efterspørgsel fra det kontinentale Europa, hvilket førte til større eksportmængder. De stigende mængder forbedrede kapacitetsudnyttelsen med højere margins til følge. Der forventes fortsat vækst i volumen i 2011 som følge af fortsat stærk efterspørgsel.

I Nordirland var driften fortsat underlagt et konkurrencemiljø præget af overkapacitet af vejtransport og prispres. Volumen var lidt under forventningerne, mens indtjeningen pr. enhed var uændret. Kundefastholdelsen har været stærk i kernesegmenterne fødevarerproduktion og detailhandel, og i 2011 er der udsigt til fortsat organisk vækst baseret på et loyalt kundegrundlag.

Aktiviteterne i Peterborough opnåede i 2010 en betydelig vækst i volumen baseret på flere solide og større kunder. Bruttoindtjeningen blev forbedret som følge af stadig bedre udnyttelse af køretøjer. Kunderrelationerne

er stabile, og udsigten for 2011 er positiv.

Intermodal

Intermodals containeraktiviteter havde et svært år på et marked, der stadig var præget af overkapacitet, hvilket har påvirket fragtpreiser og rentabilitet væsentligt. Det er særligt de aktiviteter, der er berørt af den svage irske økonomi, der påvirker forventningerne til en vending i indtjeningen for denne enhed negativt.

Der blev gennemført en genopretningsplan for de irske kontinentale aktiviteter tidligt i 2010 for at forbedre resultatet. I juli 2010 blev ledelsen tilpasset for at tilvejebringe en mere klar strategisk retning. For at imødegå overkapaciteten på markedet indgik DFDS to produktionssamarbejder, Vessel Sharing Agreements (VSA), med MacAndrews, mellem Storbritannien og Spanien, og med Samskip, mellem Holland og Irland. Samarbejderne reducerer en del af markedets overkapacitet og reducerer ligeledes omkostningerne. Forretningsområdets goodwill blev nedskrevet med DKK 60 mio. i 2010.

LOGISTICS DIVISION	OMSÆTNING		EBIT FØR SÆRLIGE POSTER		INVESTERET KAPITAL		ROIC	
'000	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Nordic Transport	345	521	10	1	46	12	20,8	5,2
Continental Transport	475	1.076	10	-10	211	359	4,7	-2,7
European Contract	n.a.	441	n.a.	23	n.a.	151	n.a.	14,6
Intermodal	733	969	-26	-12	222	204	-10,9	-5,4
Nordic Contract	457	449	-1	4	395	262	-0,2	1,4
Forretningsområder i alt	2.010	3.457	-6	6	874	987	-0,6	0,6
Ikke fordelte poster	0	18	-17	-8	-4	-20	n.a.	n.a.
Elimineringer	-40	-122	0	0	0	0	n.a.	n.a.
Logistics Division i alt	1.970	3.353	-23	-2	870	967	-2,6	-0,2

Containerruten mellem Oslofjord og Rotterdam, der er baseret på en VSA-aftale med Unifeeder og Samskip, fortsatte fremgangen både i forhold til volumen og rentabilitet i forhold til 2009.

Købet af Norfolkline tilførte jernbanetrafikker mellem Storbritannien, Italien og Skandinavien til Intermodal. Der var overlappende driftslokaliteter, hvilket gav mulighed for at lukke kontorer i Finland, Norge og Italien, hvilket har reduceret omkostningerne. Jernbaneaktiviteterne var præget af lavere fragtrater end acceptabelt i 2010, og dette forventes at fortsætte og vanskeliggøre opnåelse af et tilfredsstillende resultat i 2011.

Der er stadig mulighed for at konsolidere driftslokaliteter i 2011 for at reducere omkostningerne yderligere. Generelt er udsigterne for forretningsområdet dog fortsat udfordrende.

Nordic Contract

For driften af sideportskibene blev der foretaget ændringer i slutningen af 2009 for at forbedre rentabiliteten, men tabet af en central kunde fra papirindustrien resulterede i et fald i omsætningen i 2010 og lavere rentabilitet. Papirindu-

strien fortsætter med at være ustabil, selvom der forventes en vis stabilisering og mængdevækst i 2011. En nedskrivning af goodwill med DKK 30 mio. og sideportsskibe med DKK 60 mio. blev foretaget i 2010.

For de chartrede skibe var der nogen vækst i mængder og omsætning i 2010 efter en betydelig nedgang i 2009. Resultatet for 2010 var stadig påvirket af charteraftaler om skibe til priser over det nuværende markedsniveau. I slutningen af året blev omkostningerne til skibe bragt på linje med markedet, og målet for 2011 er at fortsætte de nødvendige forbedringer for at nå et tilfredsstillende resultat.

Resultatudvikling

Omsætningen steg med 70% til DKK 3.353 mio. i 2010 hovedsageligt som følge af tilgangen af aktiviteter fra Norfolkline. Derudover blev omsætningen positivt påvirket af helårseffekten af tilgangen af traileraktiviteter mellem Nordtyskland og UK i december 2009.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster steg med 80% til DKK 74 mio. i 2010. EBITDA-margin er 2,2%, hvilket var på niveau med 2009.

LOGISTICS DIVISION - VOLUMEN	UNITS		
'000	2009	2010	Δ %
Nordic Transport	21	35	67
Continental Transport	46	93	102
European Contract	n.a.	40	n.a.
Intermodal	86	104	21
Enheder i alt	153	272	78
Nordic Contract, tons	1.730	1.622	-6

Margin blev positivt påvirket af tilgangen af forretningsområdet European Contract, mens særligt indtjeningsnedgangen i Continental Transport reducerede marginen i 2010.

Driftsresultatet (EBIT) før særlige poster blev DKK -2 mio., en fremgang på DKK 22 mio. Særlige poster udgjorde en omkostning på DKK 214 mio. Posten indeholder nedskrivning af goodwill og skibe samt integrationsomkostninger.

Den investerede kapital udgjorde i 2010 i gennemsnit DKK 975 mio., hvilket var en stigning på DKK 105 mio. primært på grund af tilgangen af Norfolkline. Afkastet af den investerede kapital var i 2010 -27,7% inklusive særlige poster.

HR-beretning CSR

DFDS' overtagelse af Norfolkline og integrationen af de to tidligere organisationer har været den største HR-opgave i 2010.

Ledelsesværktøjer

HR har spillet en væsentlig rolle i planlægningen af integrationen og udformningen af den nye organisation. Der er blevet udviklet værktøjer til lederne, så de fik støtte og redskaber til at sikre en fair og realistisk vurdering af de potentielle kandidater til stillinger i den nye organisation. Redskaberne skulle også sikre, at DFDS kunne fastholde nøglemedarbejdere og forberede selskabets ledergruppe til forandringsledelse.

Støtte til opsagte medarbejdere

Som en uundgåelig følge af de synergi, der opnås ved integration af de to virksomheder, har DFDS reduceret antallet af medarbejdere i 2010. I den forbindelse har det været en væsentlig HR-opgave at sikre principper, betingelser og vilkår for fratrædelser samt støtte fratrædende medarbejdere i deres jobsøgning og forberede dem på det videre arbejdsliv. Med disse mål for øje tilbyder DFDS, at fratrædende medarbejdere kan få en aftale med et såkaldt outplacement-selskab, der kan yde støtte og værktøjer til brug for jobsøgning. Det er naturligvis en forudsætning for hjælpen, at de pågældende medarbejdere ønsker denne støtte.

Fælles personalepolitikker

Integrationen er en kontinuerlig proces, der forventes

at løbe frem til udgangen af 2012, og HR's rolle vil fortsat være at støtte medarbejdere og ledere i denne proces ved at tilpasse HR-processer og politikker på tværs af organisationen. Som et direkte resultat af dette arbejde er der eksempelvis gennemført fælles evalueringsprocesser for det landbaserede personale i hele koncernen og desuden fælles personalepolitikker.

HR-system

Som en del af integrationsindsatsen er der igangsat et arbejde for at udvikle et fælles IT-baseret personalesystem. Arbejdet omfatter i første omgang en analyse af, hvilke funktioner et fremtidigt IT-system bør have.

Lederudvikling og kulturel integration

En af de væsentligste opgaver i forbindelse med HR-integrationen af DFDS og Norfolkline har været, og er, integrationen af de to virksomhedskulturer. Et vigtigt redskab i den kulturelle integration er DFDS-koncernens lederudviklingsprogram ZOOM, hvor DFDS-ledere med rødder i såvel det tidligere Norfolkline som det tidligere DFDS samles for i fællesskab at udvikle sig som ledere og tilegne sig redskaber til at motivere og inspirere deres medarbejdere.

I 2010 deltog 79 ledere i ZOOM, og i 2011 vil 120 ledere deltage. For at understrege, hvor stor vægt der lægges på udvikling af DFDS-lederes kompetencer og på den kulturelle integrationsopgave, deltager koncernledelsen

i udviklingsprogrammet, hvor de fortæller om strategier og mål samt om forventninger til ledere i DFDS.

Lederudviklingsprogrammet evalueres løbende og en forbedring er opnået i 2010. Der har i 2010 blandt deltagerne været en stigende forståelse for det nødvendige i en kulturel integration af Norfolkline og DFDS samt sø og land for at skabe en ny virksomhedskultur med fokus på omstillingsparathed og resultater.

“Lederskab er at tage ansvar. At tage ansvar er også at tage ansvar for dine medarbejdere, ikke kun deres resultater, men også deres adfærd og den kultur, de skaber. Det vigtigste redskab i ledelse er lederen selv.” Henrik Holck, Executive Vice President, People & Ships

Medarbejderudvikling

Et vigtigt mål for såvel den overordnede HR-indsats som lederudviklingsprogrammer er at sikre personlig og kompetencemæssig udvikling for DFDS' medarbejdere. Det er baggrunden for, at vi stiller krav om, at hver medarbejder får en personlig udviklingsplan. Hvert år får alle i DFDS et tilbud om en såkaldt Medarbejderudviklingssamtale, hvor der fokuseres på den enkelte medarbejders situation, forholdet mellem jobønsker og kompetencer og faktiske arbejdsopgaver samt om, hvordan medarbejderen fungerer i sit job.

DFDS' er en serviceorganisation, og der har i årets løb været holdt servicekurser, faglige kurser samt lovpligtige kurser, eksempelvis sikkerhedskurser for medarbejderne.

Et særligt initiativ i 2010 var et udviklingsprojekt for medarbejdere i kabyssen på passagerskibene CROWN OF SCANDINAVIA og PEARL OF SCANDINAVIA, hvor medarbejderne fik mulighed for at udvikle deres kompetencer og motivation via kurser i samarbejde med Hotel og Restaurationsskolen. Her lærer medarbejderne bl.a. om de seneste udviklinger inden for koge- og bagekunst, eksempelvis om molykulær madlavning og sushi. Projektet er blevet særdeles godt modtaget af medarbejderne og vil fortsætte i 2011.

Uddannelse af elever og trainees

Uddannelse af unge er en vigtig investering i fremtiden. DFDS uddanner hvert år elever inden for såvel økonomi som shipping, kontor og rejseliv. Disse to-årige uddannelser er populære, og alle får en solid uddannelse med praktisk erfaring med internationalt samarbejde. Især shippingeleverne får samlet international erfaring gennem et års ophold på et af DFDS-koncernens kontorer i udlandet, hvor eleverne får personlig erfaring med andre landes arbejdsmarkeder og erhvervsmiljø, men samtidig i trygge rammer.

Derudover deltager DFDS i uddannelsen af unge ved at være et godt og spændende praktiksted – ikke mindst på vore skibe – for unge under uddannelse til skibsofficerer, kokke, tjenere

Rekruttering

Nye medarbejdere til DFDS rekrutteres ofte lokalt i de forskellige lande, og det sker dels ved hjælp af rekrutteringsbureauer, dels via selskabets hjemmeside. Derudover sættes der i stigende grad på rekruttering via populære medier som Facebook samt en særlig informationsindsats over for uddannelsesinstitutioner.

Udover denne målrettede rekruttering af medarbejdere deltager DFDS i samarbejdet i Det Blå Danmark, som er et fælles projekt for den maritime branche i regi af Danmarks Rederiforening, der sigter på at synliggøre de mange gode jobs, lederjobs og udviklingsmuligheder, der er i den maritime branche. Målgruppen er primært unge.

Diversitet

Personalesammensætningen skal i højere grad i fremtiden afspejle det samfund, vi er en del af, da vi trives og udvikles ved vore forskelligheder, eksempelvis med hensyn til nationalitet, køn, alder og seksuelle minoriteter. Et særligt fokusområde vil være at tiltrække flere kvindelige ledere til DFDS. I 2011 forventes flere målrettede tiltag gennemført på dette område.

Sociale initiativer

DFDS fortsatte i 2010 samarbejdet med projektet "High Five", der har til formål at tilbyde jobs til unge, der er blevet dømt for kriminelle handlinger, så de unge får en mulighed for at komme tilbage til en normal tilværelse. DFDS har på nuværende tidspunkt fem unge, der er dømt ved en dansk domstol, ansat på vore skibe. DFDS deltager desuden med en repræsentant i en særlig "task force", der skal få flere virksomheder involveret i dette projekt.

Lauritzen Fonden

Udover disse initiativer er DFDS' hovedaktionær Lauritzen Fonden en erhvervsdrivende fond, der hvert år støtter sociale tiltag med betydelige donationer. Medarbejdere fra DFDS og deres børn kan således ansøge om at få del i denne støtte fra Fonden, og hvert år tilgodeses medarbejdere i DFDS og deres børn med støtte til blandt andet uddannelse, omskoling og sociale formål. Støtten gives såvel til danske medarbejdere som til andre nationaliteter.

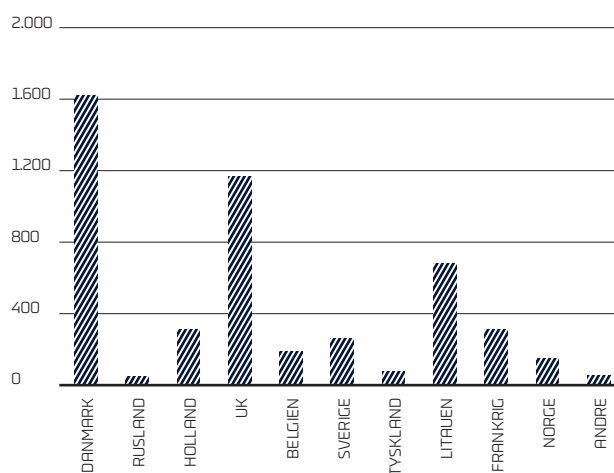
Information

Gennem hurtig, åben og troværdig kommunikation ønsker DFDS at sikre, at medarbejdere og ledere er informeret om DFDS' udvikling, strategi og ikke mindst eventuelle ændringer, der kan have betydning for den enkelte medarbejder, samt baggrunden for ændringerne. Målet er derfor, at ændringer og nye tiltag kommunikerer direkte til medarbejderne via de interne medier eller møder, før nyheden fremgår af de eksterne medier, under hensyntagen til børsregler, eller er spredt via rygter.

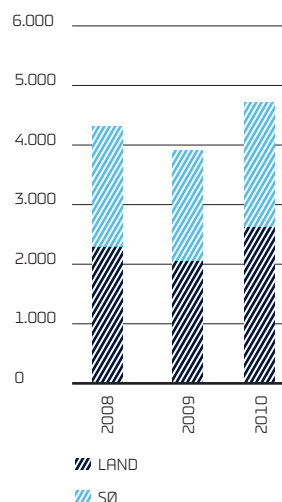
DANMARKS NÆSTBEDSTE ARBEJDSPLADS

DFDS' PASSAGERSKIB PEARL OF SCANDINAVIA BLEV I 2010 KÅRET SOM DANMARKS NÆSTBEDSTE ARBEJDSPLADS AF FAGFORENINGEN 3F. ARBEJDSPLADSEN VAR BLEVET INDSTILLET TIL PRISEN AF MEDARBEJDERNES EGNE REPRÆSENTANTER OMBORD.

MEDARBEJDERE FORDELT PR. LAND



MEDARBEJDERE FORDELT PÅ LAND OG SØ
ANTAL MEDARBEJDERE



DFDS' miljøpolitik CSR

Vi forpligter os til løbende at udvikle vores drift og aktiviteter i retning af et lavere energiforbrug og en reduceret påvirkning på det omgivende miljø.

Vi vil løbende registrere og analysere vores energiforbrug og miljøpåvirkning samt opbygge viden om DFDS' miljøpolitik blandt vores medarbejdere for at sikre en høj grad af bevidsthed om miljøspørgsmål.

Vi vil løbende udvikle og udvide vores tekniske ekspertise for at sikre en konstant udvikling i retning af en mere bæredygtig drift.

Miljøberetning

En betydelig del af DFDS' indvirkning på det omgivende miljø er forbundet med drift af skibe, og miljøarbejdet er således særligt rettet mod reduktion af de løbende emissioner fra skibe samt udvikling og indførelse af ny miljøteknologi til søs.

Miljøarbejdet til søs

Havmiljøet er beskyttet af internationale regler og love, og DFDS respekterer og støtter den løbende udvikling af regler for at skabe en mere bæredygtig søfart.

Reduktion af emissioner

DFDS arbejder målrettet på at reducere udledningen af skadelige stoffer i forbindelse med skibsmotorenes forbrug af brændstof. Indsatsen retter sig især mod udledningen af CO₂, NO_x og partikler til atmosfæren.

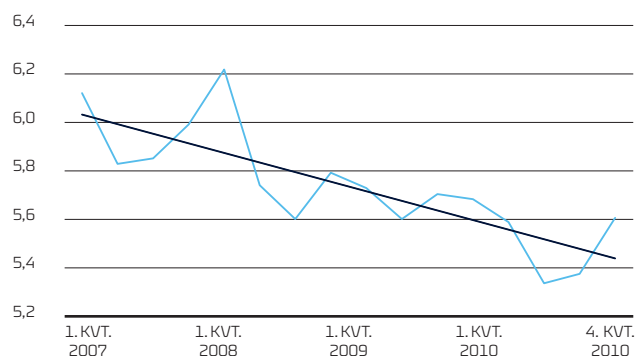
CO₂: Olieforbruget måles dagligt på alle skibe, og forbruget rapporteres og analyseres løbende med henblik på udarbejdelse af oversigter over forbrugsudviklingen for hvert skib, hvert ruteområde og den samlede flåde. DFDS opstillede i 2007 et mål om en reduktion på 10% af udledningen af CO₂ over en fem-årig periode, baseret på forbrug pr. kapacitetsenhed (målt i GT (Gross Tonnes)) pr. nautisk mil.

I 2010 var forbruget af bunkers pr. GT pr. nautisk mil 3,6% lavere end i 2009 (eksklusive Norfolkline). Siden 2007 er forbruget reduceret med 7,9%, og dermed er målsætningen om at reducere energiforbruget med 10% over fem år inden for rækkevidde.

I denne forbindelse er det vigtigt at understrege, at målingerne opgøres pr. kapacitetsenhed, idet det samlede forbrug ændrer sig hver gang der indsættes eller oplægges skibe, eller i forbindelse med overtagelse eller salg af skibsruter. Således faldt det samlede forbrug markant fra 2008 til 2009 som følge af lavere aktivitet under finanskrisen, mens forbruget overordnet steg i 2010 som følge af overtagelsen af Norfolkline og dermed udvidelsen af flåden samt den forøgede aktivitet i markedet.

Reduktionerne i olieforbruget og dermed emissionerne er et resultat af DFDS' olie-spareprogram. Programmet omfatter under hensyntagen til en effektiv sejlplan nedsat fart, hvilket er en afgørende

BUNKERFORBRUG PR. NAUTISK MIL FOR DFDS' FLÅDE, 2007-2010
(GRAM BUNKER/BRUTTOREGISTERTON/NAUTISK MIL)



faktor for at reducere forbruget og emissioner. Dertil kommer projekter for at sikre en hurtigere omladning i havne, så havnetiden reduceres og sejliden kan øges. Endvidere omfatter tiltagene optimering af maskiner og indsættelsen af maskinkraft samt bedre sejladsplanlægning med ny teknologi, som på basis af oplysninger om vind, havstrømme, vanddybde, bølgehøjde og -retning beregner en energioptimal rute.

Der arbejdes også med reduktion af ballastvand ombord og optimering af skibets trim under hensyntagen til dybgang og fart. På to passagerskibe udskiftes propellerne til et moderne design, som er optimeret til rutens fart. Hertil kommer udnyttelse af overskudsvarme og hyppige bundrensninger for at reducere vandmodstanden samt en lang række tiltag til reduktion af

forbruget af el til lys, varme og ventilation om bord.

Information og motivation

En anden væsentlig faktor i dette arbejde er personalets motivation til at spare på energien gennem mere hensigtsmæssig adfærd og ved brug af ny teknologi. Øget motivation søges opnået gennem mere information om miljøpolitikker og -mål samt inddragelse af skibsledelserne i forbindelse med opstilling af mål, midler og planer. Derudover udnyttes fordele ved en struktureret deling af viden og de mest effektive metoder, "best practices", ligeledes til at reducere energiforbruget.

Konsolidering på større skibe

De mest effektive måder at reducere energiforbruget på, og dermed udledningen af CO₂, er flådeformydelser, idet moderne

skibsmotorer udnytter energien bedre, samt samling af fragt på færre, men større skibe. I 2009 blev ro-ro-skibene TOR FICARIA, TOR BEGONIA og TOR FREESIA forlænget med 30 meter, hvilket har øget fragtkapaciteten fra ca. 3.800 lanemeter til ca. 4.600 lanemeter. Trods en kapacitetsforøgelse på over 20 %, er skibenes energiforbrug kun øget marginalt, mens CO₂-udledningen er reduceret markant pr. lanemeter.

Svovl (SOx): Udledningen af svovl fra skibe er afhængig af mængden af forbrændt olie samt indholdet af svovl i brændselsolien. I 2010 trådte to direktiver udstedt af IMO og EU vedrørende anvendelse af lavsvovlholdig bunkers i kraft i Østersøen og Nordsøen. Begge områder er såkaldte ECA-områder (Emission Control Area).

Med virkning fra 1. januar 2010 reduceredes det tilladte svovlindhold i brændselsolien, der anvendes under ophold i havne, således til 0,1%. Dermed er svovludslippet til omgivelserne reduceret til et meget lavt niveau under havneophold. Med virkning fra 1. juli 2010 reduceredes det tilladte svovlindhold i brændselsolien fra 1,5% til 1,0% for al øvrig sejlads i Østersøen og Nordsøen.

Diskussion om kommende svovlregler

Det er endvidere besluttet at indføre et nyt regelsæt fra 1. januar 2015. Ifølge dette regelsæt reduceres det tilladte svovlindhold i brændstoffet til skibe overalt i Østersøen og Nordsøen til maksimum 0,1%.

DFDS støtter generelt tiltag, der har som formål at reducere udledningen af skadelige stoffer til det omgivende miljø. DFDS vurderer imidlertid, ligesom andre operatører i Østersøen og Nordsøen, at regelsættet, der

planlægges at træde i kraft i 2015, i sin nuværende form vil få en række u hensigtsmæssige konsekvenser, som der ikke er taget højde for i forbindelse med vedtagelsen af regelsættet. På grund af en stor prisforskel på brændstof med 1,0% og 0,1% svovl vil det medføre så store ekstraomkostninger til skibsfarten, at en række af de ruter, der sejler i konkurrence med landbaserede transportkorridorer, må forventes at lukke. Dermed vil en væsentlig del af de nuværende transportmængder til søs blive transporteret via land.

En miljøanalyse, gennemført på vegne af Danmarks Rederiforening, viser, at langt den største del af reduktionen af svovludledningen sker ved sænkning fra 1,0% svovl til 0,5% svovl, mens mer-effekten af at sænke svovlindholdet fra 0,5% til 0,1% er yderst begrænset. Samtidig er mer-omkostningen eksponentielt højere for olie med 0,1% svovl. Derfor ønskes det kommende regelsæt nuanceret, så det ikke får den uønskede bivirkning, at store godsmængder flyttes fra sø til land. DFDS er sammen med Danmarks Rederiforening og andre operatører i Østersøen og Nordsøen i dialog med relevante myndigheder herom.

Ny miljøteknologi

Derudover er teknologier til reduktion af svovlindholdet af bunkers ombord på skibe under udvikling. DFDS samarbejder med Aalborg Industries og MAN Diesel om at udvikle en såkaldt 'scrubber', der foreløbig er produceret i en enkelt testmodel. Testmodellen er en ca. 30 tons tung installation, der er indbygget i udstødnings-systemet på TOR FICARIA, hvor den i foreløbige tests har fjernet næsten 100% af svovlen og 70% af partiklerne fra emissioner. Metoden kan være et alternativ til anvendelse af

bunkers med lavt svovlindhold, idet scrubberen forventes at kunne reducere udledningen af svovl mindst lige så effektivt. Testperioden er ikke afsluttet, og scrubberen er fortsat under udvikling. En scrubber kan dog ikke anvendes på alle skibe, og forventes ikke at være klar til anvendelse inden 2015.

NOx: Skibsmotorer udskiller i varierende grad NOx (kvælstofoxider) i forbindelse med forbrændingen. Udskillelsen er bestemt af forbrændingstemperatur, og nyere skibsmotorer er indrettet til forbrændingstemperaturer, der nedsætter udskillelsen af NOx. På moderne skibe som f.eks. TOR FIONIA, TOR JUTLANDIA, TOR CORONA og TOR HAFNIA sker der således en reduceret udledning af NOx. NOx er især et problem i forbindelse med nærmiljøet omkring havne terminaler, hvorfor de skibe, der anløber terminaler i by- og bolignære områder i Oslo og København renser røgen fra hjælpemaskinerne for NOx ved hjælp af katalysatorer. Hjælpemaskinerne producerer strøm til forbruget om bord. Også seks skibe bygget i Flensborg i 2003 og 2004 råder over katalysatorer på hjælpemotorerne.

En anden metode til at reducere emissionerne af skadelige stoffer under havneophold er tilførelse af strøm fra land. Dette er kun muligt, hvor havnene kan tilbyde strømforsyningen via særlige tilkoblingsanlæg på kajen. Denne mulighed vurderes i øjeblikket i blandt andet Göteborg i samarbejde med havneselskabet. Sideløbende hermed vurderes flere muligheder for en miljøvenlig produktion af strøm ombord.

Certificering

DFDS har datterselskaber i flere lande i Nordeuropa og har i dag ikke en fælles miljøcertificering for hele koncernen, men

derimod forskellige former for certificering i de forskellige selskaber. DFDS har som mål at etablere en fælles miljøcertificering.

Forsvarlig ophugning

Det er DFDS' politik, at skibe kun sælges til ophugning, når der er skabt sikkerhed for, at ophugningen sker i henhold til national og international lovgivning samt i henhold til intentionerne i den i oktober 2009 i regi af IMO besluttede Hong Kong Konvention. Sidstnævnte er et endnu ikke ratificeret internationalt regelsæt, der skal sikre en forsvarlig ophugning af skibe i fremtiden, og som forventes at træde i kraft i 2013. DFDS støtter denne konvention samt initiativer, der indtil konventionens ikrafttrædelse på en hensigtsmæssig måde kan sikre, at skibe ophugges forsvarligt i forhold til det omgivende miljø og arbejdsmiljøet. Denne politik var grundlaget for salget i begyndelsen af 2010 af et ro-ro-skib, TOR ANGLIA, til ophugning på det miljøcertificerede værft Jiangmen Yinhu Yard i Kina.

Aktionærforhold

Aktiekapitalen

DFDS A/S' aktiekapital blev forøget med DKK 686 mio. til DKK 1.486 mio. pr. 12. juli 2010. Aktiekapitalen blev forøget med nominelt DKK 267 mio. gennem en fortegningsmission og forøget med nominelt DKK 419 mio. gennem en rettet emission til A. P. Møller – Mærsk. Begge emissioner blev gennemført i forbindelse med DFDS' køb af Norfolkline. Aktiekapitalen bestod ved udgangen af 2010 fortsat af én aktieklasse fordelt på 14.856.081 aktier à nominelt DKK 100 pr. aktie. DFDS-aktien er noteret på NASDAQ OMX København.

Kurs, markedsværdi og omsætning

DFDS-aktiens kurs steg med 33% til kurs 418 ved udgangen af 2010. Til sammenligning steg et indeks bestående af seks sammenlignelige virksomheder (Peer Group) med 9% i 2010. NASDAQ OMX Københavns totalindeks (OMXC) steg med 31% i 2010.

Indekset af sammenlignelige selskaber omfatter: Attica Group (GR), Finnlines (SF), Irish Continental Group (IE), Tallink (ES), Transatlantic (S) og Viking Line (SF).

Markedsværdien af DFDS' aktiekapital var DKK 6.210 mio. ved udgangen af 2010. Kursværdien af omsætningen i DFDS-aktien udgjorde DKK 422 mio. i 2010,

en stigning på 93% i forhold til året før.

Aktionærsammensætning

Ved udgangen af 2010 var 93,2% af aktiekapitalen ejet af i alt 16.099 navnenoterede aktionærer. Lauritzen Fonden var ved udgangen af 2010 hovedaktionær med en ejerandel på 36,0% af den samlede aktiekapital.

Udenlandske aktionærer ejede 2,1% af aktiekapitalen ved udgangen af 2010 sammenlignet med 2,0% ved udgangen af 2009.

Udbytte

DFDS' udbyttepolitik tager sigte på udlodning af et årligt udbytte på ca. 30% af årets resultat efter skat. Det årlige udbytte fastsættes under hensyntagen til fremtidige investeringsbehov og en tilfredsstillende kapitalstruktur.

DFDS' bestyrelse foreslår, at der udbetales et udbytte for 2010 på DKK 8 pr. aktie.

Investor relations

Søren Brøndholt Nielsen,
Director, IR & Corporate Planning
Tlf.: +45 33 42 33 59
e-mail: soeren.broendholt@dfds.com

FINANSKALENDER

Ordinær generalforsamling

13. april 2011 kl. 14.00
Radisson SAS Falconer Center
Falkoner Allé 9
2000 Frederiksberg

Udsendelse af regnskabsmeddelelser i 2011

- Kvartalsregnskab, 1. kvartal, 13. maj
- Halvårsregnskab, 1. halvår, 18. august
- Kvartalsregnskab, 3. kvartal, 16. november

ANALYTIKERE, DER FØLGER DFDS-AKTIE

Analytikere, der følger DFDS-aktien

Danske Markets Equities

Johannes Møller
Tlf.: +45 4512 8036
E-mail: joml@danskebank.dk

Handelsbanken Capital Markets

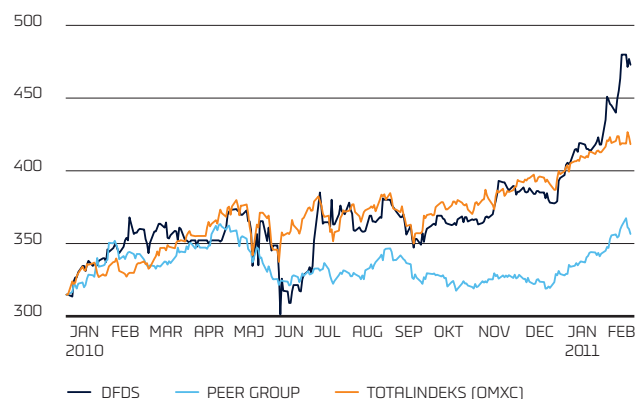
Dan Togo Jensen
Tlf.: +45 3341 8246
E-mail: dato01@handelsbanken.dk

Nordea

Finn Bjarke Petersen
Tlf.: +45 8896 8606
E-mail: finn.bjarke.petersen@nordea.com

SEB Enskilda

Steven Brooker
Tlf.: +45 3697 7000
E-mail: steven.brooker@enskilda.dk

KURSUUDVIKLING FOR DFDS-AKTIE OG INDEKS, 2010-2011
 (DKK)

AKTIERELATEREDE NØGLETAL

	2010	2009	2008	2007	2006
Resultat pr. aktie (EPS), DKK	47	11	32	52	46
Udbytte pr. aktie, DKK	8	0	0	15	11
Udbytte payout ratio, %	17	0	0	29	24
Direkte afkast, %	1,9	0,0	0,0	1,9	1,6
P/E ratio, antal gange	9	33	12	15	15
Indre værdi pr. aktie, DKK	427	455	427	442	394
Kurs/Indre værdi (K/I), antal gange	0,98	0,79	0,93	1,79	1,73
Aktiekurs, DKK:					
Kurs ultimo året	418	358	399	790	680
Kurs høj	423	416	785	950	698
Kurs lav	309	250	290	692	360
Markedsværdi, DKK mio.	6.210	2.864	3.192	6.320	5.440
Antal aktier ultimo året, mio.	14,9	8,0	8,0	8,0	8,0

EJERFORDDELING, ULTIMO 2010

	ANDEL AF AKTIEKAPITAL, %
Lauritzen Fonden ¹	36,0
A.P. Møller – Mærsk ¹	31,3
Clipper Group ¹	9,2
Andre institutionelle og finansielle investorer	9,0
Andre navnenoterede aktionærer	6,2
Egne aktier	1,5
Ikke navnenoterede aktionærer	6,8
I alt	100,0

¹ Alle har hjemsted i København

SELSKABSMEDDELELSER 2010

Dato	Meddelelse
28/12/2010	Meddelelse fra nærtstående part i henhold til værdipapir-handelslovens § 28 A
28/12/2010	Storaktionærmeddelelse i henhold til værdipapir-handelslovens § 29
09/12/2010	Finanskalender 2011
02/12/2010	Salg af ruter på Det Irske Hav
17/11/2010	3. kvartal: Fremgang for resultat og integration
16/11/2010	DFDS udvider tonnagesamarbejde med forsvaret
21/10/2010	DFDS indgår strategisk havneafale i Gøteborg
14/10/2010	Finanskalender 2010 – Revidering
11/10/2010	Alle reddet efter brand på skib
20/08/2010	Rosyth-Zeebrugge ændres til fragtrute
18/08/2010	2. kvartal: Stærkt resultat
12/08/2010	Forløb af ekstraordinær generalforsamling
12/08/2010	Stabiliseringsperiode udløbet
30/07/2010	Aktiekapital og stemmer pr. 30. juli 2010
14/07/2010	Finanskalender 2010 – Rettelse
14/07/2010	Finanskalender 2010 – Opdatering
14/07/2010	Ekstraordinær generalforsamling
12/07/2010	Storaktionærmeddelelse
12/07/2010	Storaktionærmeddelelse i henhold til værdipapir-handelslovens § 29 og selskabslovens § 55
12/07/2010	Storaktionærmeddelelse i henhold til værdipapir-handelslovens § 29 og selskabslovens § 55
12/07/2010	DFDS A/S gennemfører rettet emission
12/07/2010	DFDS A/S gennemfører fortegningssemission
08/07/2010	Indberetning af nærtstående parts transaktioner med DFDS A/S' aktier
18/06/2010	Prospektmeddelelse
17/06/2010	Købet af Norfolkline godkendt og synergier opjusteret
12/05/2010	1. kvartal: Opjustering af resultatforventning til 2010
26/03/2010	Vedtægter DFDS A/S
26/03/2010	Forløb af ordinær generalforsamling den 26. marts 2010
09/03/2010	Indkaldelse til generalforsamling i DFDS A/S
09/03/2010	Årsrapport 2009: DFDS vil vokse i 2010
15/02/2010	Revideret finanskalender 2010
08/02/2010	Udchartring af passagerskib
25/01/2010	Tildeling af aktieoptioner til direktionen
14/01/2010	Tilpasning af rutenetværk i Østersøen
11/01/2010	Vedtægter DFDS A/S
11/01/2010	Forløb af ekstraordinær generalforsamling

Risikofaktorer

GENERELLE OG SÆRLIGE DRIFTSMÆSSIGE RISICI

Risikostyring indgår som en integreret del af ledelsen af DFDS gennem en løbende afvejning af risici og muligheder. Til bestyrelsen udarbejdes hvert kvartal en oversigt over væsentlige risici.

Konjunktur- og markedsrisici

Markedet for søtransport af fragt og passagerer påvirkes af den generelle konjunkturudvikling. Den ekstraordinære nedgang i efterspørgslen i 2009 medførte eksempelvis overkapacitet og et øget prispres i markedet. For blandt andet at imødegå konjunkturrisici er omkring 40% af ro-ro-fragtfåden indchartret. Det tilstræbes at en vis andel af den indchartrede tonnage er indchartret for perioder på mindre end ét år med mulighed for forlængelse, hvilket giver mulighed for at tilbagelevere tonnage med kort varsel. Alle passagerskibe er ejet, hvilket begrænser mulighederne for at tilpasse passagerskibskapaciteten på kort sigt. For sideports- og containeraktiviteterne er hovedparten af flåden indchartret. Logistikaktiviteterne anvender i vid udstrækning underleverandører til landtransport og lejet materiel, hvilket medfører en høj andel af variable omkostninger og dermed væsentligt lavere konjunkturrisici.

DFDS' geografiske diversifikation på tværs af Nordeuropa reducerer afhængigheden af udviklingen i en enkelt region. Derudover medvirker antallet af ruter og øvrige aktiviteter til at balancere de kommercielle risici. Begge

forhold medvirkede til at afbøde effekten af finanskrisen i 2009 og 2010 for DFDS som helhed.

Markedet for søtransport af fragt og passagerer påvirkes desuden af industri-specifikke forhold. Dette omfatter markedsændringer for alternative transportformer som vej- og jernbanetransport samt luftfart. Sidstnævnte har primært betydning for passagerområdet. Hertil kommer ændringer i lokale og regionale konkurrenceforhold, herunder åbning af konkurrerende ruter og kapacitetsudvidelser på eksisterende ruter.

Inden for fragtområdet kan væsentlige andele af mængderne på enkelte ruter være afhængige af et begrænset antal kunder. Risici knyttet til sådanne kundeforhold afdækkes blandt andet ved indgåelse af længerevarende samarbejdskontrakter.

Risici knyttet til forretningsudvikling og investeringer

Sådanne risici er afledt af DFDS' vækststrategi, som omfatter organisk vækst, herunder køb af tonnage, og vækst gennem virksomheds- og aktivitetsskøb. De væsentligste risici knyttet til organisk vækst vedrører kapacitetsudvidelser af det eksisterende rutenetværk ved indsættelse af yderligere eller større tonnage. Virksomheds- og aktivitetsskøb indebærer væsentlige risici, som afhænger af investeringens størrelse og kompleksiteten af den efterfølgende integrationsproces.

Risici knyttet til alle former for forretningsudvikling styres gennem grundige planlægnings- og beslutningsprocesser med afsæt i interne politikker og retningslinier for investeringer. På side 18-19 redegøres for integrationsplanen for Norfolkline.

Markedet for tonnage

DFDS indchartrer fortrinsvis fragttonnage, hvilket indebærer risici knyttet til dels prisudviklingen, dels et tilstrækkeligt udbud af tonnage, der opfylder DFDS' behov. I forbindelse med udchartring af overskydende tonnage er tilsvarende risici relevante. Hertil kommer risici knyttet til prisudviklingen og ordretider for nybygninger.

I forbindelse med udskiftning og fornyelse af flåden kan der ved salg af tonnage, eller ophævelse af kontrakter, opstå regnskabsmæssige avancer og tab samt omkostninger, der som udgangspunkt ikke indgår i årets resultatforventning.

Sikkerheds- og miljørisici

I DFDS' aktiviteter anvendes fragt- og passagerskibe, lastbærende materiel, terminaler og andet driftsudstyr, hvilket indebærer sædvanlige driftsmæssige risici forbundet med sådanne driftsmidler. Disse risici styres og minimeres gennem dels overholdelse af sikkerhedskrav og -rutiner samt forebyggende arbejde, dels forsikring af risici.

Miljø- og sikkerhedsarbejdet tager udgangspunkt i DFDS' miljø- og sikkerhedspolitik og påvirkes desuden af krav fra offentlige myndigheder og

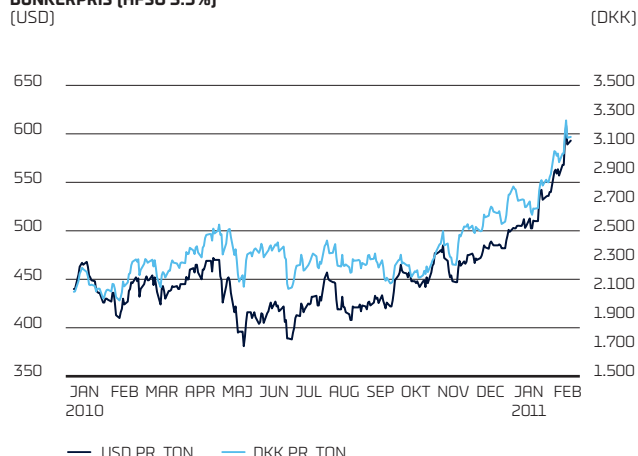
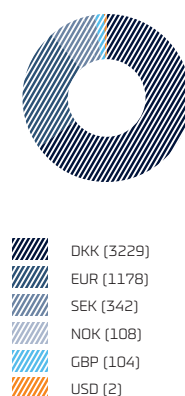
kunder. En løbende skærpselse af sådanne krav kan medføre et øget omkostningsniveau. I det omfang, det er muligt, forsikres miljørisici. DFDS deltager i forberedende lovarbejder gennem brancheorganisationer.

Politiske og legale risici

DFDS' aktiviteter påvirkes af lov- og regelændringer vedrørende rederi- og transportsektoren samt rammebetingelser for infrastruktur i Nordeuropa. Foruden politiske institutioner er DFDS underlagt søfartskonventioner udstedt af IMO (International Maritime Organisation), der inden for FN varetager søfartsspørgsmål hovedsageligt relateret til sikkerheds- og miljøforhold.

Ændringer i love og regler angående DFDS' rammebetingelser kan medføre negative konsekvenser, blandt andet et øget omkostningsniveau. En sådan risiko er knyttet til kravet om sænkning af svovlindholdet i bunker til 0,1% i 2015 i Østersøen og Nordsøen. I miljøberetningen på side 30-31 redegøres nærmere om dette.

Andre væsentlige politiske risici vedrører ændring af beskatningsordninger for medarbejdere til søs, bortfald af det toldfri salg i Norge ved tilslutning til EU, bortfald af momsfritagelse på billetter og ombordsalg samt ændring af tonnageskatningsordninger. DFDS følger aktivt udviklingen på disse områder, blandt andet gennem brancheorganisationer.

BUNKERPRIS (HFSO 3.5%)
(USD)**RENTEBÆRENDE GÆLD
PR. VALUTA, 2010**
(DKK MIO.)

Olierisici

Omkostningen til bunkers udgør en særskilt og væsentlig driftsmæssig risiko som følge af dels historisk betydelige udsving i olieprisen, dels en samlet årlig bunkersomkostning i 2010 på ca. DKK 1.343 mio. eksklusive poster vedrørende sikringstransaktioner. Sidstnævnte udgjorde en indtægt på DKK 12 mio. i 2010. Forbruget af bunkers udgjorde 483.000 tons.

Bunkersomkostningen for fragttaktiviteter afdækkes i vid udstrækning gennem bunkersklausuler indeholdt i fragtaftaler. Inden for passagerområdet indregnes ændringer i bunkersomkostningen i oliepristillæg og billetprisen i det omfang, som markedsforholdene tillader. Hertil kommer afdækning ved brug af sikringstransaktioner, primært olieswaps.

I 2011 forventes et bunkersforbrug på ca. 513.000 tons, hvilket er en stigning på 6% i forhold til 2010 som følge af helårseffekten af købet af Norfolkline. Omkring 138.000 tons af forbruget er relateret til passagerskibsfart, hvoraf

omkring 6% er afdækket af sikringstransaktioner. Det skønnes at omkring 85% af det resterende forbrug til fragtskibe er afdækket gennem kommercielle bunkersklausuler.

Alt i alt skønnes en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet medio marts 2011, at ville medføre en resultatpåvirkning på ca. DKK 3,5 mio.

FINANSIELLE RISICI

DFDS' væsentligste finansielle risici vedrører valuta-, rente- og andre finansielle risici. Disse risici styres af den centrale finansafdeling i henhold til politikker godkendt af bestyrelsen.

Valutarisici

Ændringer i valutakurser kan påvirke DFDS' indtjening negativt, når omsætning og omkostninger ikke afholdes i samme valuta (transaktionsrisiko). For at begrænse denne risiko tilpasses prissætningen af ydelser og omkostningsstrukturer løbende. Derudover afdækkes sådanne risici efter behov gennem finansielle sikringstransaktioner.

Omkring 85% af Koncernens omsætning faktureres i udenlandsk valuta. De væsentligste netto-indtægtsvalutaer er SEK, NOK, EUR og GBP, mens USD er den vigtigste netto-udgiftsvaluta anvendt til køb af bunkers.

Indtjeningen kan endvidere blive negativt påvirket, når udenlandske datterselskabers indtjening omregnes til DKK, og værdien af Koncernens egenkapital kan påvirkes negativt ved omregning af værdien af datterselskaber til DKK (translationsrisiko). Sådanne risici afdækkes blandt andet ved matching af valutaer for aktiver og forpligtelser samt finansielle sikringstransaktioner.

For 2011 er der på nuværende tidspunkt ikke foretaget anden afdækning end af translationsrisici.

Renterisici

DFDS' netto-renteomkostning påvirkes af ændringer i rentemarkedet. Ved udgangen af 2010 udgjorde låneporteføljen DKK 4.192 mio. med en gennemsnitlig løbetid på omkring 3,4 år. Omkring DKK 1.360 mio. af låneporteføljen er optaget i

udenlandsk valuta, primært EUR, SEK og NOK.

Andelen af fast forrentede lån udgjorde ca. 27%, inklusive renteswaps, ved udgangen af 2010. I 2011 forventes andelen af fast forrentede lån at være på samme niveau.

En rentestigning på 1%-point, i forhold til niveauet i februar 2011, skønnes at ville indebære en merudgift på omkring DKK 31 mio. i 2011.

Likviditetsrisici

DFDS' likviditetsberedskab blev forbedret i 2010 i forbindelse med gennemførelsen af en fortegningsmission og en rettet emission. Ved udgangen af 2010 udgjorde de likvide netto beholdninger DKK 475 mio. DFDS har derudover et finansielt beredskab med trækingsrettigheder svarende til DKK 744 mio. Dertil kommer en beholdning af værdipapirer på DKK 388 mio.

For yderligere oplysninger om styring af finansielle risici herunder kredit- og likviditetsrisici henvises til note 28.

Regnskabsberetning

Indledning

Regnskabet for 2010 er særligt påvirket af købet af Norfolkline, som er indregnet med virkning fra 12. juli 2010.

DFDS' aktiviteter er organiseret i to divisioner med hver fem forretningsområder. Shipping Division er ansvarlig for driften af rutenetværket og Logistics Division er ansvarlig for landtransport- og logistikaktiviteter.

I forbindelse med overtagelsen af Norfolkline blev rapporteringsstrukturen for segmenter ændret til de to ovennævnte divisioner samt ikke-allokerede poster vedrørende koncernfunktioner. Sammenligningstal for 2009 og 2010 er tilrettet den nye struktur, bortset fra den tilkøbte aktivitet fra Norfolkline, som først er indregnet fra og med 12. juli 2010.

Omsætningsudvikling

Omsætningen steg 50,5% til DKK 9.867 mio. i 2010. Omkring 75% af stigningen skyldes tilgangen af Norfolkline.

Den øvrige omsætningsstigning kan primært henføres til DFDS' shippingaktiviteter. I forretningsområdet Baltic Sea steg omsætningen med 32% og i forretningsområdet North Sea steg omsætningen med 22% justeret for tilgang af ruter fra Norfolkline. I begge forretningsområder skyldes 5-6 procentpoint af stigningen højere oliepristillæg som følge af en stigende oliepris i 2010. Omsætningen i North Sea var desuden positivt påvirket af en stigende svensk krone i 2010 og den organiske markedsvækst var således en

del højere på Østersøen end på Nordsøen. I forretningsområdet Passenger steg omsætningen med 8%, hvoraf ca. to procentpoint af stigningen skyldes højere oliepristillæg.

For landtransport- og logistikaktiviteterne var væksten generelt lavere i 2010. Beregnet eksklusive tilgangen af Norfolkline var omsætningsvæksten omkring 11%, hvoraf 8%-point kan henføres til helårseffekten af tilgangen af traileraktiviteter mellem Nordtyskland og UK i december 2010. For de øvrige aktiviteter var omsætningsvæksten således begrænset som følge af tilpasning af aktiviteter til markedsvilkår og ubalancer i trafikker, hvilket reducerede markedsrater.

EBITDA for særlige poster

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster steg 53,3% til DKK 1.273 mio. på baggrund af især en forbedring af resultatet for DFDS' shippingaktiviteter og tilgangen af Norfolkline.

Inden for Shipping Divisionen blev der opnået en betydelig resultatfremgang for de to fragtorienterede forretningsområder North Sea og Baltic Sea på baggrund af volumenvækst og generelt mere stabile markeder i 2010 samt mere effektiv drift. Forretningsområdet North Sea blev desuden positivt påvirket af tilgangen af aktiviteter fra Norfolkline i andet halvår af 2010. Passagermarkederne var i mindre grad end fragtmarkederne påvirket af finanskrisen i 2009 og forretningsområdet Passenger fastholdt indtjenin-

NETTOOMSÆTNING

DKK mio.	2010	2009	Δ %	Δ
Shipping Division	6.921	4.805	44,0	2.116
Logistics Division	3.353	1.970	70,2	1.383
Eliminerer mv.	-407	-220	n.a.	-187
DFDS Koncernen	9.867	6.555	50,5	3.312

DRIFTSRESULTAT FØR AFSKRIVNINGER (EBITDA) OG SÆRLIGE POSTER

DKK mio.	2010	2009	Δ %	Δ
Shipping Division	1.221	822	48,6	399
Logistics Division	74	41	80,5	33
Ikke fordelte poster	-22	-59	n.a.	38
DFDS Koncernen	1.273	804	58,3	469
EBITDA-margin, %	12,9	12,3	n.a.	0,6

SÆRLIGE POSTER

DKK mio.	2010	2009
Regnskabsmæssig avance vedr. skib erklæret totaltab efter brand	273	-
Regnskabsmæssig avance fra salg af ruter på Det Irske Hav	200	-
Transaktionsomkostninger vedr. købet af Norfolkline	-35	-18
Integrationsomkostninger vedr. Norfolkline	-96	-
Nedskrivning af goodwill og skibe	-240	-53
DFDS Koncernen	102	-71

gen i 2010 på niveau med 2009, på trods af en væsentlig stigning i omkostningen til bunker.

Forretningsområdet English Channels resultat var i andet halvår negativt påvirket af intens priskonkurrence som følge af Eurotunnels aggressive prispolitik for at genvinde markedsandele. Resultatet for

forretningsområdet Irish Sea var negativt i 2010 og i december 2010 blev to ruter solgt og de resterende to ruter blev lukket ultimo januar 2011. Forretningsområdet vil således blive afviklet i løbet af 2011.

Inden for Logistics Division blev resultatet for Nordic Transport og Continental Transport forrin-

get i 2010. Resultatet for Nordic Transport blev især negativt påvirket af ubalancer i trafikker mellem Skandinavien og UK, hvilket øgede omkostningsniveauet. Resultatnedgangen i Continental Transport skyldes primært det belgiske trailerselskab, hvor en ny ledelse blev indsat i midten af 2010 for at genoprette indtjeningen.

Markedsvilkårene for Intermodals irske aktiviteter og Nordic Contracts papiraktiviteter var fortsat vanskelige i 2010. Dertil kom engangsomkostninger til omlægning af aktiviteter og reparationsomkostninger til sideportsskibe i foråret på grund af tekniske problemer.

Det nye forretningsområde European Contracts resultatudvikling var stabil i andet halvår.

Avance/tab ved salg af aktiver

Avancer og tab fra salg af skibe, ejendomme og terminaler udgjorde DKK 5 mio., hovedsageligt fra salg af lastbærende materiel.

Af- og nedskrivninger (ordinære) og EBIT

De samlede af- og nedskrivninger steg med 21% til DKK 702 mio. Stigningen skyldes primært tilgangen af Norfolkline.

Driftsresultatet (EBIT) før særlige poster blev herefter DKK 580 mio., en stigning på 137% eller DKK 336 mio. i forhold til 2009.

Særlige poster

For at øge den bagud- og fremadrettede sammenlignelighed af driftsresultatet er væsentlige engangsposter udskilt i en separat linie, Særlige poster, i resultatopgørelsen. Særlige poster udgjorde samlet DKK 102 mio. som vist i tabellen på side 36.

Baggrunden for de særlige poster er som følger:

- **Regnskabsmæssig avance vedr. skib erklæret totaltab efter brand:** Den 8. oktober 2010 udbrød en brand på ro-pax-skibet Lisco Gloria. Skibet blev i januar 2011 erklæret for et totaltab af DFDS' assurandører. DFDS modtog den 3. marts 2011 en samlet erstatning på DKK 525 mio., hvilket medførte en regnskabsmæssig avance efter fradrag af omkostninger knyttet til hændelsen på DKK 273 mio.
- **Regnskabsmæssig avance fra salg af ruter på Det Irske Hav:** To ruter på Det Irske Hav overtaget i forbindelse med købet af Norfolkline blev solgt i december 2010. Salget medførte en avance på DKK 200 mio.
- **Transaktionsomkostninger** vedrørende købet af Norfolkline udgjorde DKK 35 mio. i 2010
- **Integrationsomkostninger** vedrørende Norfolkline udgjorde DKK 96 mio. i 2010. Fratrædelsesgodtgørelser udgjorde 51% af omkostningen, hvortil kom omkostninger til blandt andet branding, IT-systemer og opsigelse af kontrakter
- **Nedskrivninger:** På baggrund af værdiforringelsestest er følgende nedskrivninger på i alt DKK 240 mio. foretaget:
 - To passagerskibe indsat på Amsterdam-Newcastle-ruten i forretningsområdet Passenger er nedskrevet med henholdsvis DKK 20 mio. og DKK 40 mio.
 - Goodwill vedrørende sideportsaktiviteterne i forretningsområdet Nordic Contract er nedskrevet med DKK 30 mio. Derudover er tre sideportsskibe nedskrevet med i alt DKK 60 mio.
 - Goodwill vedrørende forretningsområdet Continental Transport er nedskrevet med DKK 30 mio. Primært som følge af udviklingen i det belgiske trailerselskab.
 - Goodwill vedrørende forretningsområdet Intermodal er nedskrevet med DKK 60 mio primært som følge af

udfordringer med den irske økonomi.

Driftsresultatet (EBIT) efter særlige poster blev herefter DKK 682 mio.

Finansiering

Omkostningen til finansiering, netto blev DKK 135 mio., en reduktion på DKK 19 mio. i forhold til 2009. Netto-renteudgifterne udgjorde DKK 164 mio., hvilket var på niveau med omkostningerne i 2009, idet en lavere netto-lånerente opvejede en stigning i den gennemsnitlige netto-rentebærende gæld.

I 2010 udgjorde netto-valutakursreguleringer en indtægt på DKK 61 mio., en stigning på DKK 42 mio. i forhold til 2009. Reguleringerne var fortrinsvis relateret til SEK, NOK og USD.

Herudover indeholdt finansomkostningen i 2010 en omkostning på DKK 32 mio. primært relateret til omlægning af lån foretaget i forbindelse med købet af Norfolkline. I 2009 udgjorde den tilsvarende omkostning DKK 10 mio.

Skat og årets resultat

Resultatet før skat blev herefter DKK 547 mio., en stigning på DKK 527 mio.

Aktiviteterne inden for skibsfart i DFDS Koncernen er omfattet af tonnageskatteordninger i Danmark, Norge, Holland og Litauen. Skatten af årets resultat udgjorde DKK 25 mio., hvoraf aktuel skat var DKK 39 mio. og udskudt skat var en indtægt på DKK 12 mio. Regulering af tidligere års skatter var en indtægt på DKK 2 mio.

Årets resultat blev herefter DKK 522 mio. imod et resultat på DKK 89 mio. i 2009.

Investeringer

Investeringerne i 2010 udgjorde DKK 1.521 mio., hvoraf købet af Norfolkline udgjorde DKK 1.417 mio.

Investering i skibe udgjorde DKK 316 mio., hvoraf DKK 188 mio. vedrører to ro-ro-nybygninger til levering i 2012.

Pengestrømmen fra salget af to ruter på Det Irske Hav, herunder salg af skibe udgjorde DKK 298 mio.

Aktiver, investeret kapital og forrentning

De samlede aktiver steg med 49% til DKK 13.849 mio. svarende til en stigning på DKK 4.551 mio. Tilgangen af Norfolkline øgede de samlede aktiver med DKK 3.547 mio. Derudover blev beholdningen af værdipapirer og likvider øget med DKK 929 mio. i 2010. Denne forbedring af DFDS' finansielle beredskab blev tilvejebragt ved at det samlede provenu på DKK 2.081 mio. fra en rettet emission og fortegningsmission oversteg købsprisen for Norfolkline. Derudover forbedrede salget af to ruter på Det Irske Hav likviditeten i slutningen af 2010.

Ved udgangen af 2010 var den investerede kapital DKK 10.717 mio. og beregnet som et gennemsnit var kapitalen DKK 9.063 mio. Den gennemsnitlige investerede kapital blev forrentet med 7,2% i 2010 og justeret for særlige poster var forrentningen 6,1%.

Finansiering og kapitalstruktur

De rentebærende gældsforpligtelser steg med 18% til DKK 4.963 mio. ved udgangen af 2010 svarende til en stigning på DKK 762 mio. Modsat blev den netto-rentebærende gæld reduceret med 4% til DKK 3.887 mio. som følge af stigningen i beholdningen af værdipapirer og likvider jævnfør ovenfor.

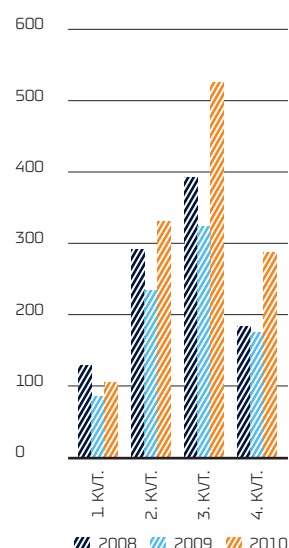
Ultimo 2010 var forholdet mellem netto-rentebærende gæld og EBITDA før særlige poster 3,0.

Pengestrømme

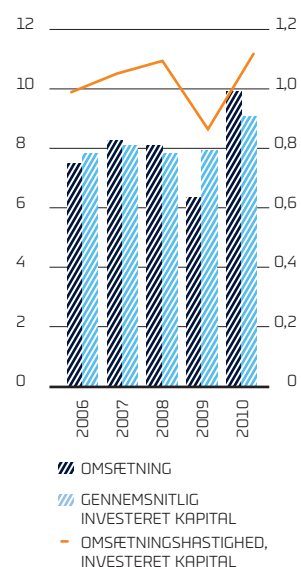
Pengestrømmen fra driftsaktiviteter eksklusive renter blev øget

DFDS KONCERNEN	2010					2009				
	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET	1. KVT.	2. KVT.	3. KVT.	4. KVT.	HELE ÅRET
DKK mio.										
Nettoomsætning	1.611	1.951	3.359	2.946	9.867	1.431	1.648	1.819	1.657	6.555
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	105	345	539	284	1.273	78	233	317	176	804
Andel af årets resultat i associerede virksomheder	0	1	4	0	5	0	1	0	0	1
Avance ved salg af materielle aktiver	1	1	2	1	5	3	7	2	6	18
Af- og nedskrivninger	-146	-150	-211	-196	-703	-135	-141	-145	-157	-578
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	-40	197	334	89	580	-54	100	174	25	245
Særlige poster	-5	-16	-63	186	102	0	-18	0	-53	-71
Driftsresultat (EBIT)	-45	181	271	275	682	-54	82	174	-28	174
Driftsmarginal (EBIT), %	-2,5	10,1	9,9	3,0	5,9	-3,8	5,0	9,6	-0,6	2,9
Resultat før skat	-62	140	226	243	547	-103	36	144	-57	20
Investeret kapital, gennemsnit	7.965	7.931	9.329	10.722	9.061	7.326	7.705	8.055	8.087	7.752
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-2,3	8,7	11,7	9,0	7,1	-2,7	4,0	8,4	-1,5	2,1

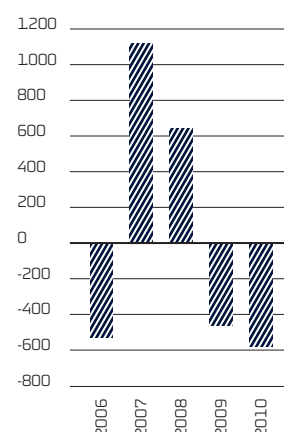
DFDS KONCERNEN – EBITDA FØR SÆRLIGE POSTER PR. KVARTAL (DKK MIO.)



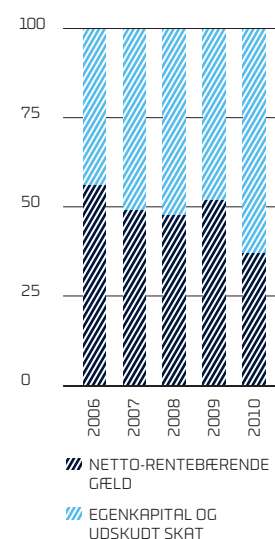
OMSÆTNING & INVESTERET KAPITAL (DKK MIA.) (ANTAL GANGE)



FRI PENGESTRØM (DKK MIO.)



KAPITALSTRUKTUR (%-ANDEL AF KAPITAL)



med 11% til DKK 929 mio. på baggrund af den højere indtjening fra driften. Pengestrømmen fra investeringer var negativ med DKK 1.521 mio., hvorefter den fri pengestrøm fra driften blev negativ med DKK 592 mio.

Pengestrømmen fra finansieringsaktivitet afspejler gennemførelsen af en lånefinansiering i 2010 med optagelse af lån på DKK 1.724 mio. og tilbagebetaling af lån på DKK 2.202 mio. Refinansieringen blev foretaget i forbindelse med købet af Norfolklane, hvor der endvidere blev gennemført en fortegnings-

mission og en rettet emission til A.P. Møller – Mærsk med et samlet provenu på DKK 2.081 mio. Således var pengestrømmen fra finansieringsaktivitet positiv med i alt DKK 1.667 mio. i 2010.

Værdiforringelsestest

Ved indikation af værdiforringelse udarbejdes værdiforringelsestest for Koncernens skibe på grundlag af de forventede fremtidige netto-pengestrømme og eksterne mæglervurderinger. Testene for 2010 medførte nedskrivning af skibe med DKK 120 mio. jævnfør afsnittet om særlige poster

ovenfor. De foretagne værdiforringelsestest er nærmere beskrevet i note 39.

Efterspørgslen efter ro-ro- og ro-pax-skibe blev stabiliseret i 2010 og charterraterne var stigende i slutningen af 2010 og begyndelsen af 2011, særligt for mellemstore skibe.

Egenkapitalens udvikling

DFDS' andel af egenkapitalen blev forøget med 74% eller DKK 2.698 mio. til DKK 6.339 mio. ultimo 2010. Stigningen kan i al væsentlighed henføres til overførelse af DFDS' andel af årets

resultat på DKK 522 mio. og kapitalforhøjelsen på DKK 2.081 mio. Inklusive minoritetsinteresser på DKK 58 mio. udgjorde egenkapitalen i alt DKK 6.396 mio. ultimo 2010.

Egenkapitalandelen var ultimo året 46%, en stigning på seks procentpoint i forhold til 2009.

Moderselskabets resultat

Årets resultat for moderselskabet, DFDS A/S, blev DKK 69 mio. De samlede aktiver udgjorde ultimo året DKK 11.410 mio. og egenkapitalen DKK 5.678 mio.



Regnskab 2010



42	Resultatoppgørelse
43	Totalindkomstoppgørelse
44	Balance
46	Egenkapitaloppgørelse
49	Pengestromsoppgørelse

Noter – Resultatoppgørelsen

50	1 Segmentoplysninger
52	2 Omsætning
52	3 Vareforbrug
52	4 Personaleomkostninger
53	5 Omkostninger ved salg og administration
53	6 Avance ved salg af materielle aktiver
54	7 Særlige poster, netto
55	8 Finansielle poster, netto
56	9 Skat
57	10 Resultat pr. aktie

Noter – Balancen

58	11 Langfristede immaterielle aktiver
60	12 Langfristede materielle aktiver
64	13 Kapitalandele i tilknyttede virksomheder
65	14 Kapitalandele i associerede virksomheder
66	15 Tilgodehavender
67	16 Værdipapirer
67	17 Varebeholdninger
67	18 Beholdning af egne aktier
68	19 Udskudt skat
69	20 Aktiebaseret vederlæggelse
71	21 Pensions- og jubilæumsforpligtelser
74	22 Andre hensatte forpligtelser
74	23 Rentebærende gældsforpligtelser
75	24 Anden gæld
75	25 Periodeafgrænsningsposter
75	26 Selskabsskat
76	27 Information om finansielle instrumenter
77	28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter

Noter – Pengestromsoppgørelse

84	29 Ikke-likvide driftsposter
84	30 Ændring i driftskapital
84	31 Nettoinvestering i langfristede aktiver
84	32 Ændring i andre finansielle lån
85	33 Køb og salg af virksomheder og aktiviteter
87	34 Køb af minoritetsinteresser

Noter – Supplerende oplysninger

88	35 Aktiver og forpligtelser bestemt for salg
88	36 Garantier og eventualforpligtelser m.v.
89	37 Kontraktlige forpligtelser
91	38 Nærtstående parter
92	39 Værdiforringelsestest
94	40 Begivenheder efter balancedagen
94	41 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og vurderinger
95	42 Anvendt regnskabspraksis
102	43 Virksomhedsoversigt

103 Påtegninger**104 Flådeliste**

Resultatopgørelse

1. januar – 31. december

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note	2010	2009
4.469.183	5.214.936	1,2 Nettoomsætning	9.867.045	6.555.483
		Omkostninger		
-2.123.027	-2.553.228	3 Driftsomkostninger	-5.666.213	-3.391.541
-940.604	-953.760	Charterhyre	-741.814	-661.514
-578.254	-596.287	4 Personaleomkostninger	-1.712.704	-1.325.628
-424.744	-456.110	5 Omkostninger ved salg og administration	-473.166	-372.767
-4.066.629	-4.559.385	Omkostninger i alt	-8.593.897	-5.751.450
402.554	655.551	Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	1.273.148	804.033
-	-	14 Resultatandele i associerede virksomheder	4.763	1.412
-14.838	243	6 Avance ved salg af materielle aktiver	4.714	17.617
		11,12 Af- og nedskrivninger		
-262.894	-255.722	Afskrivninger, skibe	-540.964	-448.131
-50.979	-54.380	Afskrivninger, øvrige langfristede aktiver	-155.800	-124.087
-6.161	-5.500	12 Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-5.500	-7.650
-	-	Negativ goodwill	-	1.460
-320.034	-315.602	Af- og nedskrivninger i alt	-702.264	-578.408
67.682	340.192	Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	580.361	244.654
-30.657	-405.859	7 Særlige poster, netto	101.527	-70.657
37.025	-65.667	Driftsresultat (EBIT)	681.888	173.997
160.099	291.798	8 Finansielle indtægter	83.126	34.220
-161.948	-173.867	8 Finansielle omkostninger	-218.049	-188.512
35.176	52.264	Resultat før skat	546.965	19.705
-2.824	17.061	9 Skat af årets resultat	-24.754	69.123
32.352	69.325	Årets resultat	522.211	88.828
		Årets resultat fordeles således:		
32.352	69.325	Aktionærerne i DFDS A/S	508.680	85.728
-	-	Minoritetsinteresserne	13.531	3.100
32.352	69.325	Årets resultat	522.211	88.828
		10 Resultat pr. aktie		
		Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100 i DKK	46,50	11,19
		Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100 i DKK	46,35	11,19
		Forslag til resultatdisponering		
0	118.849	Foreslået udbytte DKK 8 pr. aktie (2009: DKK 0,00 pr. aktie)		
32.352	-49.524	Overført resultat		
32.352	69.325			

Totalindkomstopgørelse

1. januar – 31. december

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note	2010	2009
32.352	69.325	Årets resultat	522.211	88.828
		Anden totalindkomst		
		Værdiregulering af sikringsinstrumenter		
59.481	-46.581	Årets værdiregulering	-47.452	73.373
-2.077	0	Værdiregulering overført til nettoomsætning	-1.346	5.690
-63.773	12.429	Værdiregulering overført til driftsomkostninger	13.658	-63.773
19.872	37.080	Værdiregulering overført til finansielle omkostninger	39.719	25.129
0	0	Skat af anden totalindkomst ¹	97	15
3.425	7.519	Valutakursreguleringer, udenlandske selskaber	49.554	94.259
5.554	-8.002	Værdiregulering værdipapirer	-8.942	5.554
22.482	2.445	Anden totalindkomst efter skat	45.288	140.247
54.834	71.770	Totalindkomst i alt	567.499	229.075
		Årets totalindkomst fordeles således:		
54.834	71.770	Aktionærerne i DFDS A/S	553.794	225.657
-	-	Minoritetsinteresserne	13.705	3.418
54.834	71.770	Totalindkomst i alt	567.499	229.075

¹ Hovedparten af beløb indregnet i Anden totalindkomst vedrører selskaber under tonnagebeskatning, hvorfor der ikke er skat herpå.

Balance 31.december

Aktiver

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note	2010	2009
268.008	275.349	Goodwill	343.340	343.897
3.719	2.384	Andre langfristede immaterielle aktiver	165	15.223
59.435	52.825	Software	52.826	59.435
5.954	4.336	Igangværende udviklingsprojekter	4.336	5.954
337.116	334.894	11 Langfristede immaterielle aktiver	400.667	424.509
11.582	9.564	Grunde og bygninger	146.166	75.321
25.213	23.578	Terminaler	584.115	278.468
3.268.993	3.012.048	Skibe	8.142.404	6.863.951
78.824	99.278	Driftsmidler m.v.	319.470	298.821
7.071	203.385	Igangværende arbejder og forudbetalinger	210.902	9.268
3.391.683	3.347.853	12 Langfristede materielle aktiver	9.403.057	7.525.829
1.752.281	1.486.014	13 Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
223	223	14 Kapitalandele i associerede virksomheder	32.031	4.783
1.282.553	1.558.262	15 Tilgodehavender	19.048	24.826
28.835	25.407	16 Værdipapirer	26.674	30.094
0	0	19 Udskudt skatteaktiv	126.321	102.642
3.063.892	3.069.906	Andre langfristede aktiver	204.074	162.345
6.792.691	6.752.653	Langfristede aktiver i alt	10.007.798	8.112.683
64.253	79.163	17 Varebeholdninger	126.393	76.780
1.083.795	3.856.090	15 Tilgodehavender	2.318.588	820.565
79.908	91.702	Periodeafgrænsningsposter	152.079	122.348
0	388.018	16 Værdipapirer	388.018	0
8.529	242.045	Likvide beholdninger	696.007	154.592
1.236.485	4.657.018	Kortfristede aktiver	3.681.085	1.174.285
0	0	12, 35 Aktiver bestemt for salg	159.970	10.984
1.236.485	4.657.018	Kortfristede aktiver i alt	3.841.055	1.185.269
8.029.176	11.409.671	Aktiver	13.848.853	9.297.952

Passiver

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note	2010	2009
800.000	1.485.608	18 Aktiekapital	1.485.608	800.000
-84.751	-77.911	Reserver	-112.202	-169.156
2.749.357	4.151.375	Overført resultat	4.846.640	3.009.850
0	118.849	Foreslået udbytte	118.849	0
3.464.606	5.677.921	Egenkapital tilhørende aktionærerne i DFDS A/S	6.338.895	3.640.694
-	-	Minoritetsinteresser	57.525	47.088
3.464.606	5.677.921	Egenkapital i alt	6.396.420	3.687.782
2.618.156	3.617.766	23 Rentebærende gældsforpligtelser	3.950.177	3.073.721
0	0	19 Udskudt skat	180.999	162.040
13.433	12.703	21 Pensions- og jubilæumsforpligtelser	253.608	178.895
0	0	22 Andre hensatte forpligtelser	50.695	0
2.631.589	3.630.469	Langfristede forpligtelser i alt	4.435.479	3.414.656
1.436.332	1.423.902	23 Rentebærende gældsforpligtelser	1.012.426	1.126.438
85.311	75.285	Leverandører af varer og tjenesteydelser	518.414	315.013
0	0	22 Andre hensatte forpligtelser	86.284	6.213
0	0	26 Selskabsskat	37.675	26.384
382.786	561.310	24 Anden gæld	1.254.158	647.982
28.552	40.784	25 Periodeafgrænsningsposter	107.997	73.484
1.932.981	2.101.281	Kortfristede forpligtelser i alt	3.016.954	2.195.514
4.564.570	5.731.750	Forpligtelser i alt	7.452.433	5.610.170
8.029.176	11.409.671	Passiver	13.848.853	9.297.952

Egenkapitalopgørelse

Koncern 1. januar – 31. december

	Reserver									
DKK 1.000	Aktie- kapital	Valutakurs- reguleringer	Sikrings- trans- aktioner	Opskrivning værdi- papirer	Egne aktier	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital tilhørende i DFDS A/S	Minoritets- interesser	I alt
Egenkapital 1. januar 2010	800.000	-81.969	62.452	8.940	-33.675	3.009.850	0	3.640.694	47.088	3.687.782
Årets totalindkomst										
Årets resultat						508.680	0	508.680	13.531	522.211
Anden totalindkomst										
Årets værdiregulering			-47.452					-47.452		-47.452
Værdiregulering overført til nettoomsætning			-1.346					-1.346		-1.346
Værdiregulering overført til driftsomkostninger			13.658					13.658		13.658
Værdiregulering overført til finansielle omkostninger			39.666					39.666	53	39.719
Skat af anden totalindkomst			97					97		97
Valutakursreguleringer vedrørende udenlandske virksomheder		49.359						49.359	195	49.554
Værdiregulering af værdi- papirer				-8.942		0	0	-8.942		-8.942
Totalindkomst i alt	0	49.359	4.623	-8.942	0	508.680	0	553.968	13.779	567.499
Transaktioner med ejere										
Kapitalforhøjelse ¹	685.608					1.395.595		2.081.203		2.081.203
Tilgang af minoriteter ved virksomhedskøb								0	-1.003	-1.003
Afgang minoritetsinteresser						1.131		1.131	-2.341	-1.210
Salg af tegningsretter						16.243		16.243		16.243
Foreslået udbytte						-118.849	118.849	0		0
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse						837		837		837
Udnyttelse af aktiebaseret vederlæggelse					3.000	7.032		10.032		10.032
Egne aktier anvendt ved virksomhedskøb ²					8.914	24.327		33.241		33.241
Øvrige reguleringer						1.794		1.794	2	1.796
Egenkapitalbevægelser i 2010 i alt	685.608	49.359	4.623	-8.942	11.914	1.836.790	118.849	2.698.201	10.437	2.708.638
Egenkapital pr. 31. december 2010	1.485.608	-32.610	-57.829	-2	-21.761	4.846.640	118.849	6.338.895	57.525	6.396.420

¹ Omkostninger forbundet med kapitalforhøjelsen er fragået provenuet med DKK 35,8 mio. og vedrører betaling til emissionsbanker, advokater, revisorer m.v.

² Egne aktier anvendt som led i betalingen for overtagelsen af Norfolkline-koncernen.

Egenkapitalopgørelse

Koncern 1. januar – 31. december

DKK 1.000	Reserver					Egenkapital tilhørende			I alt
	Aktie-kapital	Valutakurs-reguleringer	Sikrings-opskrivning transakti-oner	værdi-papirer	Egne aktier	Overført resultat	aktionærer i DFDS A/S	Minoritets-interesser	
Egenkapital pr. 1. januar 2009	800.000	-175.916	-102.880	3.330	-33.975	2.923.383	3.413.942	70.550	3.484.492
Årets totalindkomst									
Årets resultat						85.728	85.728	3.100	88.828
Anden totalindkomst									
Årets værdiregulering			73.373				73.373		73.373
Værdiregulering overført til nettoomsætning			5.690				5.690		5.690
Værdiregulering overført til driftsomkostninger			-63.773				-63.773		-63.773
Værdiregulering overført til finansielle omkostninger			25.123				25.123	6	25.129
Skat af anden totalindkomst			15				15		15
Valutareguleringer, udenlandske selskaber		93.947					93.947	312	94.259
Værdiregulering af værdi-papirer				5.554			5.554		5.554
Totalindkomst i alt	0	93.947	40.428	5.554	0	85.728	225.657	3.418	229.075
Transaktioner med ejere									
Afgang minoritetsinteresser							0	-25.726	-25.726
Betalt udbytte							0	-1.155	-1.155
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse						807	807		807
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner					300	492	792		792
Øvrige reguleringer				56		-560	-504	1	-503
Egenkapitalbevægelser i 2009 i alt	0	93.947	40.428	5.610	300	86.467	226.752	-23.462	203.290
Egenkapital 31. december 2009	800.000	-81.969	-62.452	8.940	-33.675	3.009.850	3.640.694	47.088	3.687.782

Egenkapitalopgørelse

Moderselskab 1. januar – 31. december

DKK 1.000	Reserver				Overført resultat	Foreslået udbytte	I alt
	Aktiekapital	Sikrings- transaktioner	Opskrivning værdipapirer	Egne aktier			
Egenkapital 1. januar 2010	800.000	-60.016	8.940	-33.675	2.749.357	0	3.464.606
Årets totalindkomst							
Årets resultat					69.325		69.325
Anden totalindkomst							
Årets værdiregulering		-46.581					-46.581
Værdiregulering overført til driftsomkostninger		12.429					12.429
Værdiregulering overført til finansielle omkostninger		37.080					37.080
Valutareguleringer, goodwill					7.519		7.519
Værdiregulering af værdipapirer			-8.002				-8.002
Totalindkomst for perioden	0	2.928	-8.002	0	76.844	0	71.770
Transaktioner med ejere							
Kapitalforhøjelse ¹	685.608				1.395.595		2.081.203
Salg af tegningsretter					16.243		16.243
Foreslået udbytte					-118.849	118.849	0
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse					837		837
Udnyttelse af aktiebaseret vederlæggelse				3.000	7.032		10.032
Egne aktier anvendt ved virksomhedskøb ²				8.914	24.327		33.241
Øvrige reguleringer					-11		-11
Egenkapitalbevægelser i 2010 i alt	685.608	2.928	-8.002	11.914	1.325.174	118.849	2.213.326
Egenkapital 31. december 2010	1.485.608	-57.088	938	-21.761	4.151.375	118.849	5.677.921

¹ Omkostninger forbundet med kapitalforhøjelsen er fragået provenuet med DKK 35,8 mio. og vedrører betaling til emissionsbanker, advokater, revisorer m.v.

² Egne aktier anvendt som led i betalingen for overtagelsen af Norfolkline-koncernen.

Selskabets aktiekapital, der ikke er opdelt i forskellige aktieklasser, er fordelt med 14.856.081 stk. å DKK 100 (2009: 8.000.000 stk. å DKK 100).

DKK 1.000	Reserver				Overført resultat	Foreslået udbytte	I alt
	Aktiekapital	Sikrings- transaktioner	Opskrivning værdipapirer	Egne aktier			
Egenkapital 1. januar 2009	800.000	-73.519	3.386	-33.975	2.712.280	0	3.408.172
Årets totalindkomst							
Årets resultat					32.352	0	32.352
Anden totalindkomst							
Årets værdiregulering		59.481					59.481
Værdiregulering overført til nettoomsætning		-2.077					-2.077
Værdiregulering overført til driftsomkostninger		-63.773					-63.773
Værdiregulering overført til finansielle omkostninger		19.872					19.872
Valutareguleringer, goodwill					3.425		3.425
Værdiregulering af værdipapirer			5.554				5.554
Totalindkomst i alt	0	13.503	5.554	0	35.777	0	54.834
Transaktioner med ejere							
Optjent vedr. aktiebaseret vederlæggelse					807		807
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner				300	492		792
Øvrige reguleringer					1		1
Egenkapitalbevægelser i 2009 alt	0	13.503	5.554	300	37.077	0	56.434
Egenkapital pr. 31/12 2009	800.000	-60.016	8.940	-33.675	2.749.357	0	3.464.606

Pengestrømsopgørelse

1. januar – 31. december

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note	2010	2009
402.554	655.551	Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	1.273.148	804.033
-17.657	-58.266	7 Likviditetseffekt fra særlige poster vedr. driftsaktivitet	-165.778	-17.657
76	1.086	29 Regulering for ikke-likvide driftsposter m.v.	2.090	8.255
255.757	228.982	30 Ændring i driftskapital	-68.456	86.749
-1.289	-806	Betaling af pensionsforpligtigelser og andre hensatte forpligtigelser	-58.381	-20.487
639.441	826.547	Pengestrom fra driftsaktivitet, brutto	982.623	860.893
125.003	192.910	Modtagne renter	90.137	70.077
-208.269	-198.322	Betalte renter	-234.523	-262.138
0	-353	Betalte skatter	-53.791	-25.056
556.175	820.782	Pengestrom fra driftsaktivitet, netto	784.446	643.776
-144.671	-255.424	Køb af skibe	-315.752	-1.190.728
239.411	0	Salg af skibe	14.978	0
-1.521	-165	31 Ejendomme og terminaler	-47.806	-1.411
-10.380	-42.235	31 Driftsmateriel m.v.	-42.154	-51.851
-22.252	-24.089	Køb af langfristede immaterielle aktiver	-26.141	-22.253
0	0	8, 33 Likviditetseffekt fra særlige poster vedr. investeringsaktivitet	298.116	0
0	-20.720	33 Køb af tilknyttede virksomheder og aktiviteter	-1.416.855	0
0	0	Salg af tilknyttede og associerede virksomheder samt aktiviteter	8.710	0
10.441	4.172	8 Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
0	0	8, 14 Udbytte fra associerede virksomheder	6.211	1.350
71.028	-338.461	Pengestrom fra investeringsaktivitet i alt	-1.520.693	-1.264.893
1.063.801	1.723.518	Optagelse af lån med pant i skibe	1.723.518	1.063.801
-592.016	-669.645	Afdrag og indfrielse af lån med pant i skibe	-775.807	-835.285
-778.493	-381.292	Ændring i andre langfristede finansielle aktiver	-12.559	5.220
-17.053	-51.433	32 Ændring i andre finansielle lån, netto	-1.288.818	-38.404
-11.662	-4.182	Betalt leasingydelse vedrørende finansielt leasede aktiver	-13.970	-30.530
-63.282	-55.190	Forskydning i driftskreditter	-71.889	332.733
-195.562	-2.524.855	Ændring i koncernintern finansiering	0	0
-112.608	-606	34 Køb af minoritetsinteresser	-606	-39.429
792	10.032	Udnyttelse af aktieoptioner	10.032	792
0	2.081.203	Nettoprovenue fra forhøjelse af aktiekapital	2.081.203	0
0	16.243	Salg af tegningsretter tilknyttet egne aktier	16.243	0
0	0	Betalt udbytte	0	-1.155
-706.083	143.793	Pengestrom fra finansieringsaktivitet i alt	1.667.347	457.743
-78.880	626.114	Årets pengestrom	931.100	-163.374
87.409	8.529	Likvide beholdninger og værdipapirer primo året	154.592	301.569
0	-4.580	Kursreguleringer af likvide beholdninger	-1.667	16.397
8.529	630.063	Likvide beholdninger og værdipapirer ultimo året	1.084.025	154.592

Af likvide beholdninger pr. 31. december 2010 udgør danske børsnoterede obligationer DKK 388 mio. (2009: DKK 0 mio).
Ovennævnte kan ikke udledes direkte af resultatopgørelse og balance.

Noter

Note 1 Segmentoplysninger

I forbindelse med ændring af Koncernens organisering i forlængelse af overtagelsen af Norfolkline-koncernen den 12. juli 2010 er rapporteringsstrukturen ændret så den afspejler to divisioner, Shipping Division og Logistics Division, hvorfor segmentnoten præsenteres i to segmenter. Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal

Segmenterne samt allokering af driftsresultat, aktiver og forpligtelser m.v. er identisk med den interne rapporteringsstruktur i Koncernen. Omkostningerne i segmenterne er de direkte registrerede omkostninger med tillæg af få systematisk fordelte indirekte omkostninger, der primært vedrører centrale servicefunktioner.

Den anvendte regnskabspraksis for opgørelsen af det enkelte segment, herunder transaktioner mellem segmenterne, er i overensstemmelse med Koncernens anvendte regnskabspraksis. Ikke-fordelte omkostninger er derfor udtryk for de fælles funktioner, der ikke med rimelighed kan fordeles til segmenterne og består primært af omkostninger til direktion og bestyrelse samt Corporate funktioner såsom Treasury, Investor relation, Legal, Communication og Financial Control samt afskrivninger på koncern IT-systemer. Herudover indgår eliminering af transaktioner mellem segmenterne. Transaktioner mellem segmenterne gennemføres på markedsmæssige vilkår.

Segmentaktiverne omfatter aktiver, som er direkte tilknyttet segmentet, herunder langfristede immaterielle, langfristede materielle og andre langfristede aktiver,

varebeholdninger, tilgodehavender, periodeafgrænsningsposter, de tilknyttede virksomheders likvide beholdninger samt indestående hos moderselskabet. Segmentforpligtelser omfatter lang- og kortfristede forpligtelser.

Shipping Division driver DFDS' rutenetværk fordelt på fem forretningsområder: North Sea, Baltic Sea, Irish Sea, English Channel og Passenger.

Shipping Divisionens aktivitet er drift af ro-ro og ro-pax tonnage samt drift af passagerskibe. Herudover indgår drift af havneterminaler på nogle af koncernens centrale ruter. For ro-ro og ro-pax tonnagen er de vigtigste kundegrupper transport- og speditivirksomheder samt producenter af tungt industrigods, hvis logistikbehov omfatter et væsentligt element af søtransport. For passagerskibe er de vigtigste kundegrupper passagerer i egen bil, Mini Cruise rejser, konferencer og turoperatorer.

Logistics Division driver DFDS' logistikaktiviteter fordelt på fem forretningsområder: Nordic Transport, Continental Transport, European Contract, Intermodal og Nordic Contract.

Logistics Divisionens aktivitet er full load transportløsninger med trailers, samt warehousing og logistikløsninger for større kunder. Herudover drives lo-lo tonnage og transport på jernbane af primært containere o.l., hvor de vigtigste kundegrupper er im- og eksportører samt producenter af tungt industrigods, hvis logistikbehov omfatter et væsentligt element af søtransport eller transport på jernbane.

DKK 1.000

	Shipping Division	Logistics Division	Ikke fordelt	Total
2010				
Nettoomsætning	6.497.506	3.330.569	38.970	9.867.045
Intern omsætning	423.881	21.946	231.825	677.652
Bruttoomsætning	6.921.387	3.352.515	270.795	10.544.697
Driftsomkostninger, eksterne	-5.501.662	-2.817.849	-274.386	-8.593.897
Driftsomkostninger, interne	-199.224	-460.565	-17.863	-677.652
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	1.220.501	74.101	-21.454	1.273.148
Resultatandele i associerede selskaber	-299	5.062	0	4.763
Avance ved salg af materielle aktiver	2.442	2.272	0	4.714
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-554.606	-83.074	-59.084	-696.764
Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-5.500	0	0	-5.500
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	662.538	-1.639	-80.538	580.361
Særlige poster, netto	374.486	-214.098	-58.861	101.527
Driftsresultat (EBIT)	1.037.024	-215.737	-139.399	681.888
Finansielle poster, netto				-134.923
Resultat før skat				546.965
Skat af årets resultat				-24.754
Årets resultat				522.211
Aktiver eksklusiv aktiver bestemt for salg	10.778.499	1.870.477	1.039.907	13.688.883
Ikke-likvide driftsposter	1.349	3.193	-2.452	2.090
Årets anlægsinvesteringer	2.845.737	150.374	66.533	3.062.644
Aktiver bestemt for salg, se note 35	131.823	0	28.147	159.970
Forpligtelser	6.226.685	954.118	271.630	7.452.433

Note 1 Segmentoplysninger (fortsat)

DKK 1.000

	Shipping Division	Logistics Division	Ikke fordelt	Total
2009				
Nettoomsætning	4.606.283	1.943.058	6.142	6.555.483
Intern omsætning	198.973	27.237	182.992	409.202
Bruttoomsætning	4.805.256	1.970.295	189.134	6.964.685
Driftsomkostninger, eksterne	-3.827.926	-1.683.586	-239.938	-5.751.450
Driftsomkostninger, interne	-155.825	-245.041	-8.336	-409.202
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	821.505	41.668	-59.140	804.033
Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	24	1.388	0	1.412
Avance ved salg af materielle aktiver	2.019	15.598	0	17.617
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-483.099	-80.327	-8.792	-572.218
Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-6.161	-1.489	0	-7.650
Negativ goodwill	1.460	0	0	1.460
Driftsresultat (EBIT) før særlige poster	335.748	-23.162	-67.932	244.654
Særlige poster	-33.000	0	-37.657	-70.657
Driftsresultat (EBIT)	302.748	-23.162	-105.589	173.997
Finansielle poster, netto				-154.292
Resultat før skat				19.705
Skat af årets resultat				69.123
Årets resultat				88.828
Aktiver eksklusiv aktiver bestemt for salg	7.709.886	1.308.253	268.829	9.286.968
Ikke-likvide driftsposter	-403	4.965	3.693	8.255
Årets anlægsinvesteringer	1.222.597	83.123	8.751	1.314.471
Aktiver bestemt for salg, se note 35	10.984	0	0	10.984
Forpligtelser	4.187.025	480.256	942.889	5.610.170

Geografiske områder m.v.

Koncernen har ikke en naturlig opdeling i geografiske lande, da flere dele af koncernens aktiviteter i primært Shipping Division har et tæt sammenhængende rutenetværk i Nordeuropa, hvor ruterne understøtter hinanden, ligesom salg og kundekontakt ofte er i et land, mens den indtægtsskabende ydelse leveres i et eller flere andre lande. På baggrund heraf kan DFDS ikke udarbejde en meningsfuld landeopdeling af omsætning og langfristede aktiver, idet hovedparten af aktiviteten foregår mellem lande.

Det er i stedet valgt at vise fordelingen på de farvande og geografiske områder, hvori Koncernen har aktiviteter i. En tilpasset opdeling medfører seks geografiske områder i form af Nordsøen, Østersøen, Den Engelske Kanal, Kontinentet, Norden UK og Irland. Koncernens forretningsmodel medfører endvidere, at skibsruterne ikke direkte er ejer af skibene, men alene lejer skibene af de såkaldte vespelpools. Skibene flyttes jævnlgt rundt indenfor Koncernens rutenet. Det betyder, at det ikke er muligt at opgøre det eksakte omfang af langfristede aktiver pr. geografisk område. Der er i stedet anvendt en tilpasset allokering af de langfristede aktiver.

DKK 1.000

	Nordsøen ¹	Østersøen	Den Engelske Kanal	Kontinentet	Norden	UK/Irland	Total
2010							
Nettoomsætning	4.992.162	1.058.865	482.600	1.464.869	1.201.827	666.722	9.867.045
Langfristede aktiver	6.713.442	1.276.016	1.264.363	277.290	339.912	136.775	10.007.798
2009							
Nettoomsætning	3.725.560	886.865	0	917.884	914.866	110.308	6.555.483
Langfristede aktiver	5.792.143	1.503.544	0	419.215	388.626	9.155	8.112.683

¹ Irske hav indgår med DKK 359 mio. i nettoomsætningen (2009: DKK 0 mio.) og DKK 397 mio. i langfristede aktiver (2009: DKK 0 mio.).

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 2 Omsætning	2010	2009
798.848	848.813	Salg af varer ombord på skibe	966.458	819.088
3.281.596	4.038.432	Salg af tjenesteydelser	8.621.439	5.428.173
388.739	327.691	Lejeindtægter ved timecharter og bareboat af skibe samt driftsmateriel	279.148	308.222
4.469.183	5.214.936	Omsætning i alt	9.867.045	6.555.483

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 3 Vareforbrug	2010	2009
970.457	1.276.918	Vareforbrug indeholdt i driftsomkostninger	1.792.004	1.114.648
1.945	2.117	Nedskrivning af varebeholdninger i året	2.453	1.945
972.402	1.279.035	Vareforbrug i alt	1.794.457	1.116.593

Vareforbruget består af bunkers samt vareforbrug knyttet til salg af varer og tjenesteydelser ombord.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 4 Personaleomkostninger	2010	2009
494.935	491.657	Gager og lønninger	1.320.888	1.041.538
36.338	35.660	Bidragbaserede pensionsordninger	76.509	59.115
-162	336	Ydelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 21	358	9.995
28.487	34.895	Omkostninger til social sikring m.v.	152.405	123.077
807	838	Aktiebaseret vederlæggelse, jf. note 20	838	807
17.849	32.901	Øvrige personaleomkostninger	161.706	91.096
578.254	596.287	Personaleomkostninger i alt	1.712.704	1.325.628
Heraf udgør personaleomkostninger til direktion				
9.276	15.265	Gager, inkl. bonus	15.265	9.276
1.347	1.840	Bidragbaserede pensionsordninger	1.840	1.347
807	838	Aktiebaseret vederlæggelse	838	807
297	250	Øvrige personaleomkostninger	250	297
11.727	18.193		18.193	11.727
Vederlag til moderselskabets bestyrelse og revisionsudvalg				
625	750	Formand	750	625
400	674	Næstformænd	674	400
1.825	2.250	Øvrige bestyrelsesmedlemmer	2.250	1.825
2.850	3.674		3.674	2.850
1.532	1.467	Gennemsnitligt antal ansatte	4.862	3.924

Såfremt medlemmer af direktionen fratræder i forbindelse med en overtagelse af Koncernen, betales der en særlig godtgørelse svarende til et års gage.

Herudover er der ikke indgået usædvanlige aftaler med direktionen vedrørende pensions- og fratrædelsesvilkår.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 5	Omkostninger ved salg og administration	2010	2009
138.079	141.731		Salgsomkostninger, eksterne	190.146	165.527
171.063	189.856		Salgsomkostninger, interne	-	-
115.602	124.523		Andre omkostninger	283.020	207.240
424.744	456.110		Omkostninger ved salg og administration i alt	473.166	372.767
			Heraf udgør honorar til generalforsamlingsvalgt revisor:		
1.215	1.450		Lovpligtig revision	7.363	3.716
100	4.587		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed ¹	4.912	532
933	1.222		Skatte- og momsmæssig rådgivning	2.442	1.723
671	359		Andre ydelser	667	885
2.919	7.618		Samlet honorar til KPMG	15.384	6.856

¹ Heraf vedrører prospekt DKK 4,6 mio. (2009: DKK 0).

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 6	Avance ved salg af materielle aktiver	2010	2009
			<i>Gevinst ved salg af materielle aktiver</i>		
0	0		Skibe	8.875	9.495
0	0		Bygninger	552	0
0	0		Terminaler	0	670
326	243		Driftsmidler, etc.	5.265	7.707
326	243		<i>Gevinst ved salg af materielle aktiver</i>	14.692	17.872
			<i>Tab ved salg af materielle aktiver</i>		
-14.918	0		Skibe	-6.896	-244
-246	0		Driftsmidler, etc.	-3.082	-11
-15.164	0		<i>Tab ved salg af materielle aktiver</i>	-9.978	-255
-14.838	243		Avance ved salg af materielle aktiver i alt	4.714	17.617

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 7 Særlige poster, netto	2010	2009
-	-25.863	Regnskabsmæssig avance ved branden på Lisco Gloria, hvor forsikringssummen overstiger skibets regnskabsmæssige værdi og omkostninger afledt af branden m.v.	272.668	-
-	-	Regnskabsmæssig avance ved frasal af de to nordlige ruter i det irske hav efter fradrag af relaterede fratrædelsesgodtgørelser m.v.	200.289	-
-17.657	-12.919	Rådgiver- og transaktionsomkostninger vedrørende overtagelsen af Norfolkligne-koncernen	-35.554	-17.657
-	-19.484	Integrationsomkostninger vedrørende overtagelsen af Norfolkligne-koncernen, herunder fratrædelsesgodtgørelser, betaling for førtidig opsigelse af havneaftale, branding, konsulentonorarer m.v.	-96.671	-
-53.000	-60.000	Nedskrivning af goodwill og skibe, jf. note 39	-240.205	-53.000
40.000	-287.593	Værdiregulering af kapitalandele i tilknyttede virksomheder, jf. note 39	-	-
-30.657	-405.859	Særlige poster, netto	101.527	-70.657
<i>Havde særlige poster været indregnet i resultat af primær drift før særlige poster, ville de have indgået i følgende regnskabsposter:</i>				
0	0	Driftsomkostninger	-29.274	0
0	-1.442	Personaleomkostninger	-49.320	0
-17.657	-30.961	Omkostninger ved salg og administration	-52.631	-17.657
-17.657	-32.403	Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster	-131.225	-17.657
0	-25.863	Avance ved salg af materielle aktiver og aktiviteter	472.957	0
-53.000	-60.000	Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	-240.205	-53.000
40.000	-287.593	Værdiregulering af kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
-30.657	-405.859		101.527	-70.657

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 8	Finansielle poster, netto	2010	2009
8.228	9.647		Renteindtægter, likvide beholdninger m.v.	16.852	12.002
71.350	122.226		Renteindtægter fra tilknyttede virksomheder	-	-
-150.164	-150.684		Renteomkostninger, kreditinstitutter m.v.	-180.537	-175.625
-4.959	-4.304		Renteomkostninger til tilknyttede virksomheder	-	-
-75.545	-23.115		Renter, netto	-163.685	-163.623
133.382	300.176		Valutakursgevinster	234.002	124.564
-66.106	-144.822		Valutakurstab	-173.023	-105.150
67.276	155.354		Valutakursgevinster og -tab, netto	60.979	19.414
0	0		Realiserede kursavancer på værdipapirer	-906	-621
0	0		Avance ved salg af tilknyttede og associerede virksomheder samt aktiviteter	1.845	0
0	0		Avance ved salg af tilknyttede virksomheder, hvor kontrol afstås	3.051	0
0	0		Nedskrivning af langfristede finansielle tilgodehavender	-5.000	0
10.441	4.172		Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
2.804	399		Øvrige udbytter	399	2.804
0	0		Ydelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 21	-7.892	-4.223
-6.825	-18.879		Øvrige finansielle poster	-23.714	-8.043
6.420	-14.308		Øvrige finansielle poster	-32.217	-10.083
-1.849	117.931		Finansielle poster, netto	-134.923	-154.292
160.099	291.798		Finansielle poster, netto fordeler sig således		
-161.948	-173.867		Finansielle indtægter	83.126	34.220
			Finansielle omkostninger	-218.049	-188.512
-1.849	117.931		Finansielle poster, netto	-134.923	-154.292

I DFDS A/S indeholder valutakursgevinster og -tab bl.a. selskabets bruttoforretninger, idet DFDS A/S indgår valutaterminforretninger m.v. for alle Koncernens selskaber. Forretninger, der indgås for tilknyttede virksomheder, overføres på back-to-back vilkår til de tilknyttede virksomheder.

"Renter, netto" er relateret til finansielle instrumenter målt til amortiseret kostpris.

I øvrige finansielle poster indgår bankgebyrer vedrørende låneomlægning af Koncernens låneportefølje.

Moderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2009	2010	Note 9 Skat	2010	2009
0	0	Aktuel skat	-26.043	-21.117
-2.824	-12.873	Aktuelt sambeskatningsbidrag	-12.873	-2.678
0	0	Udskudt skat	12.184	29.985
0	29.934	Regulering af tidligere års selskabsskat	8.640	68.670
0	0	Regulering af tidligere års udskudte skat	-6.565	-5.722
-2.824	17.061	Årets skat i alt	-24.657	69.138
Årets skat kan forklares således:				
-2.824	17.061	Skat i resultatopgørelsen	-24.754	69.123
0	0	Skat af anden totalindkomst	97	15
-2.824	17.061	Årets skat i alt	-24.657	69.138
Skat af årets resultat kan forklares således:				
35.176	52.264	Resultat før skat	546.965	19.705
3.120	221.571	Heraf under tonnageskat	-391.569	-56.120
38.296	-169.307	Resultat før skat (til selskabsbeskatning)	155.396	-36.415
-9.574	42.327	25% skat af resultat før skat	-38.849	9.104
-	-	Regulering af beregnet skat i udenlandske dattervirksomheder i forhold til 25%	-1.985	3.458
Skatteeffekt af:				
8.282	-71.897	Ikke skattepligtige poster	9.209	2.476
0	0	Skatteaktiv, ikke indregnet	-15.585	-7.083
0	18.493	Udnyttelse af ikke aktiveret skatteaktiv	22.830	341
0	29.934	Regulering af skat vedrørende tidligere år	2.075	62.948
-1.292	18.857	Selskabsskat af almindelig indkomst	-22.305	71.244
-1.532	-1.796	Tonnageskat	-2.449	-2.121
-2.824	17.061	Skat i resultatopgørelsen	-24.754	69.123
8,0	-32,6	Effektiv skatteprocent	4,5	-350,8
8,0	24,6	Effektiv skatteprocent før regulering af tidligere års skat	4,9	-31,3
Skat af anden totalindkomst kan forklares således:				
0	0	Udskudt skat	97	15
0	0	Skat af anden totalindkomst i alt	97	15

I moderselskabet er der ikke betalt dansk selskabsskat i 2010.

Moderselskabet og dets danske tilknyttede virksomheder er omfattet af de danske regler om obligatorisk sambeskatning med LF Investment ApS og J. Lauritzen A/S og disse to selskabers danske tilknyttede virksomheder. DFDS A/S hæfter for skatten af selskabets egen skattepligtige indkomst. LF Investment ApS er administrationselskab for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med skattemyndighederne.

Shipping aktiviteterne udøvet i danske, litauiske, hollandske, norske og engelske virksomheder i koncernen indgår i tonnageskatteordninger, hvor den skattepligtige indkomst relateret til transport af passagerer og gods opgøres på baggrund af den i året anvendte tonnage. Indkomst relateret til øvrige aktiviteter beskattes efter almindelige skatteregler.

Regulering af tidligere års skat i 2010 vedrører primært, at der i Norge i 2010 er fremsat to metoder for skattemæssig behandling af ubeskattede reserver forud for overgang til ny tonangeskattelov. Pr. 31. december 2009 eksisterede der ikke regler herfor, idet reglerne var blevet underkendt. Pr. 31. december 2010 er der afsat skat med DKK 25,4 mio., som skal betales uden forrentning ligeligt over tre år, hvor første betaling er i 2011. Herudover er der afsagt dom fra Landsskatte retten i skattesagen overfor DFDS A/S. Der udestår dog endelig tolkning af afgørelsen vedrørende enkelte beløbsmæssigt uvæsentlige områder, men det foreløbige resultat er, at der i DFDS A/S for årene 2005 – 2009 skal indtægtsføres i alt DKK 30 mio., hvilket er indregnet i 2010.

Regulering af tidligere års skat i 2009 vedrører primært tilbageførsel af afsat skat i forbindelse med overgang til ny tonnageskattelov i Norge. Se note 26 for yderligere information.

		Koncern DKK 1.000	
Note 10	Resultat pr. aktie	2010	2009
	Årets resultat	522.211	88.828
	Minoritetsinteressernes andel af koncernresultatet	-13.531	-3.100
	DFDS-koncernens andel af årets resultat	508.680	85.728
	Gennemsnitligt vægtet antal aktier	11.230.811	8.000.000
	Gennemsnitligt vægtet antal egne aktier	-291.527	-337.335
	Gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb	10.939.284	7.662.665
	Udestående aktieoptioners gennemsnitlige vægtede udvandingseffekt	34.339	237
	Udvandet gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb	10.973.623	7.662.902
	Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100 i DKK	46,50	11,19
	Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100 i DKK	46,35	11,19

Note 11 Langfristede immaterielle aktiver

Koncern

DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklingsprojekter	I alt
Saldo 1. januar 2010	352.490	180.095	143.862	5.954	682.401
Valutakursregulering	11.950	3.709	0	0	15.659
Overført til/fra andre poster	0	0	10.051	-10.051	0
Tilgang ved køb af virksomheder	0	0	7.776	0	7.776
Årets tilgang	108.808 ¹	0	13.148	8.433	130.389
Årets afgang	-8.652	-122.841	0	0	-131.493
Kostpris 31. december 2010	464.596	60.963	174.837	4.336	704.732
Saldo 1. januar 2010	8.593	164.872	84.427	0	257.892
Valutakursregulering	1.110	3.485	5	0	4.600
Årets afskrivninger	0	15.282	37.579	0	52.861
Årets nedskrivninger indregnet i særlige poster	120.205	0	0	0	120.205
Afgang	-8.652	-122.841	0	0	-131.493
Af- og nedskrivninger 31. december 2010	121.256	60.798	122.011	0	304.065
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2010	343.340	165	52.826	4.336	400.667
¹ Tilgang af goodwill i 2010 vedrører købet af Nordfolkline-koncernen (2009: køb af minoritetsandel i Halléns N.V.).					
Saldo 1. januar 2009	327.062	176.307	123.588	3.975	630.932
Valutakursregulering	10.523	2.300	0	0	12.823
Overført til/fra andre poster	0	0	3.185	-3.185	0
Årets tilgang	14.905	1.488	17.089	5.164	38.646
Kostpris 31. december 2009	352.490	180.095	143.862	5.954	682.401
Saldo 1. januar 2009	8.207	141.775	65.729	0	215.711
Valutakursregulering	386	1.855	0	0	2.241
Afskrivninger	0	19.753	18.698	0	38.451
Nedskrivninger	0	1.489	0	0	1.489
Af- og nedskrivninger 31. december 2009	8.593	164.872	84.427	0	257.892
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	343.897	15.223	59.435	5.954	424.509

Koncernens regnskabsmæssige værdi af goodwill er allokeret til de pengestrømsfrembringende enheder, som følger:

DKK mio.	2010	2009
North Sea, Baltic Sea og Irish Sea	166,9	50,9
Nordic transport og Continental transport	39,8	68,8
Intermodal	122,5	181,3
Sideportaktivitet i forretningsområdet Noric contract	0,0	28,8
Canal Tours R/S	14,1	14,1
I alt	343,3	343,9

Vedrørende foretagne værdiforringelsestest og årets nedskrivninger af goodwill henvises til note 39.

I 2009 blev negativ goodwill ved køb af minoritetsaktier i AB DFDS LISCO indtægtsført med DKK 1,5 mio.

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet færdiggjort software og igangværende udviklingsprojekter vedrører væsentligst software til Passenger Shippings on-line booking samt økonomi- og logistiksystemer på Passenger Shippings skibe.

Note 11 Langfristede immaterielle aktiver (fortsat)

Moderselskab

DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklingsprojekter	I alt
Saldo 1. januar 2010	268.008	50.707	143.861	5.954	468.530
Valutakursregulering	7.341	3.349	0	0	10.690
Overført til/fra andre poster	0	0	10.051	-10.051	0
Årets tilgang	0	2.384	13.148	8.433	23.965
Kostpris 31. december 2010	275.349	56.440	167.060	4.336	503.185
Saldo 1. januar 2010	0	46.988	84.426	0	131.414
Valutakursregulering	0	3.171	0	0	3.171
Afskrivninger	0	3.897	29.809	0	33.706
Af- og nedskrivninger 31. december 2010	0	54.056	114.235	0	168.291
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2010	275.349	2.384	52.825	4.336	334.894
Saldo 1. januar 2009	265.022	48.308	123.588	3.975	440.893
Valutakursregulering	2.986	2.399	0	0	5.385
Overført til/fra andre poster	0	0	3.184	-3.184	0
Årets tilgang	0	0	17.089	5.163	22.252
Kostpris 31. december 2009	268.008	50.707	143.861	5.954	468.530
Saldo 1. januar 2009	0	37.130	65.729	0	102.859
Valutakursregulering	0	1.960	0	0	1.960
Afskrivninger	0	7.898	18.697	0	26.595
Af- og nedskrivninger 31. december 2009	0	46.988	84.426	0	131.414
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	268.008	3.719	59.435	5.954	337.116

Moderselskabets regnskabsmæssige værdi af goodwill DKK 275,3 mio. (2009: DKK 268,0 mio.) vedrører køb af DFDS Tor Lines ruter fra den svenske tilknyttede virksomhed i 2001 samt køb af en rute i 2005.

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet færdiggjort software og igangværende udviklingsprojekter vedrører væsentligst software til Passenger Shippings on-line booking samt økonomi- og logistiksystemer på Passenger Shippings skibe.

På baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests er der i 2010 ikke foretaget nedskrivning af andre langfristede immaterielle aktiver (2009: ingen nedskrivning). For yderligere oplysninger om værdiforringelsestest henvises til note 39.

Note 12 Langfristede materielle aktiver

Koncern

DKK 1.000	Grunde og byg- ninger	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Igangv. arb. og forudbetalinger	I alt
Saldo 1. januar 2010	105.285	435.502	10.179.495	703.767	9.268	11.433.317
Valutakursregulering	4.288	12.259	296.600	19.115	2	332.264
Overført til/fra andre poster	-174	0	76.944	174	-76.944	0
Tilgang ved køb af virksomheder	70.461	420.867	1.934.091	79.522	1.871	2.506.812
Årets tilgang	42.291	2.154	48.347	48.170	276.705	417.667
Årets afgang	-2.460	0	-480.589	-30.649	0	-513.698
Overført til aktiver bestemt for salg	-37.846	-133.411	0	-38.263	0	-209.520
Kostpris 31. december 2010	181.845	737.371	12.054.888	781.836	210.902	13.966.842
Saldo 1. januar 2010	29.964	157.034	3.315.544	404.946	0	3.907.488
Valutakursregulering	1.009	4.336	68.057	16.448	0	89.850
Årets afskrivninger	6.783	23.836	543.409	72.320	0	646.348
Årets nedskrivninger	0	0	5.500	0	0	5.500
Årets nedskrivninger indregnet i særlige poster	0	0	120.000	0	0	120.000
Afgang	-370	0	-140.026	-15.455	0	-155.851
Overført til aktiver bestemt for salg	-1.707	-31.950	0	-15.893	0	-49.550
Af- og nedskrivninger 31. december 2010	35.679	153.256	3.912.484	462.366	0	4.563.785
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2010	146.166	584.115	8.142.404	319.470	210.902	9.403.057
Heraf finansielt leasede aktiver	0	0	0	87.031	0	87.031
Renter indregnet i kostprisen 1. januar 2010	0	0	60.614	0	0	60.614
Valutakursregulering	0	0	3.311	0	0	3.311
Årets afgang	0	0	-7.337	0	0	-7.337
Renter indregnet i kostprisen 31. december 2010	0	0	56.588	0	0	56.588

Note 12 Langfristede materielle aktiver (fortsat)

Koncern

DKK 1.000	Grunde og byg- ninger	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Igangv. arb. og forudbetalinger	I alt
Saldo 1. januar 2009	101.896	418.134	8.256.550	673.365	236.945	9.686.890
Valutakursregulering	2.435	15.986	192.390	17.515	-4	228.322
Overført til/fra andre poster	197	171	315.879	2.166	-318.413	0
Årets tilgang	757	1.699	1.112.771	69.858	90.740	1.275.825
Årets afgang	0	-488	-175.246	-59.137	0	-234.871
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-99.426	0	0	-99.426
Overført fra aktiver bestemt for salg	0	0	576.577	0	0	576.577
Kostpris 31. december 2009	105.285	435.502	10.179.495	703.767	9.268	11.433.317
Saldo 1. januar 2009	25.108	135.178	2.593.035	379.747	0	3.133.068
Valutakursregulering	751	4.856	58.559	12.974	0	77.140
Årets afskrivninger	4.105	17.086	452.657	64.445	0	538.293
Årets nedskrivninger	0	0	6.161	0	0	6.161
Afgang	0	-86	-151.032	-52.220	0	-203.338
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-88.442	0	0	-88.442
Overført fra aktiver bestemt for salg	0	0	444.606	0	0	444.606
Af- og nedskrivninger 31. december 2009	29.964	157.034	3.315.544	404.946	0	3.907.488
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	75.321	278.468	6.863.951	298.821	9.268	7.525.829
Heraf finansielt leasede aktiver	0	0	0	58.111	0	58.111
Renter indregnet i kostprisen 1. januar 2009	0	0	43.214	0	7.599	50.813
Valutakursregulering	0	0	1.195	0	0	1.195
Årets indregnede rente	0	0	8.606	0	0	8.606
Overført til/fra andre poster	0	0	7.599	0	-7.599	0
Renter indregnet i kostprisen 31. december 2009	0	0	60.614	0	0	60.614

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 1.454 mio. (2009: DKK 1.650 mio.), hvoraf DKK 369 mio. (2009: DKK 442 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 1.085 mio. (2009: DKK 1.208 mio.) vedrører bestanddele med lille værdiforringelse.

Renter indregnet i kostprisen i Koncernen er beregnet ved anvendelse af en rentesats baseret på Koncernens generelle låntagning. Den anvendte rentesats er i niveauet 2,0 - 5,5% p.a. Der er ikke aktiveret renter i 2010 (2009: rentesats 5,5% p.a.).

Under "Igangværende arbejder og forudbetalinger" indgår DKK 182 mio. i forudbetaling for to ro-ro nybygninger til levering i 2012, som er led i den i november 2010 indgåede udvidede aftale med det danske og tyske forsvar.

I resultatopgørelsen indgår afskrivninger på skibe med DKK -541 mio. (2009: DKK -448 mio.). Heri er modregnet amortisering af gevinst/tab ved sale and lease back transaktioner med DKK 2,4 mio. (2009: DKK 4,5 mio.).

På baggrund af foretagne værdiforringelsestest er der i 2010 foretaget nedskrivning af to passagerskibe og tre sideport skibe med i alt DKK 120 mio. (2009: nedskrivning af et passagerskib med DKK 53,0 mio. og nedskrivning med DKK 6,1 mio. af et skib klassificeret som aktiv bestemt for salg). For yderligere oplysninger om værdiforringelsestest henvises til note 39.

Pr. 31. december 2009 var et skib klassificeret under aktiver bestemt for salg. Skibet er i 2010 oplagt til ophug, hvilket har medført en regnskabsmæssigt gevinst på DKK 0,0 mio. i forhold til den regnskabsmæssige værdi pr. 31. december 2009.

Note 12 Langfristede materielle aktiver (fortsat)

Moderselskab

DKK 1.000	Grunde og byg- ninger	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Igangv. arb. og forudbetalinger	I alt
Saldo 1. januar 2010	20.927	72.805	5.474.886	207.856	7.071	5.783.545
Overført til/fra andre poster	-174	0	42.350	174	-42.350	0
Årets tilgang	0	165	21.927	38.273	238.664	299.029
Årets afgang	0	0	-56.624	-1.026	0	-57.650
Kostpris 31. december 2010	20.753	72.970	5.482.539	245.277	203.385	6.024.924
Saldo 1. januar 2010	9.345	47.592	2.205.893	129.032	0	2.391.862
Afskrivninger	1.844	1.800	255.722	17.030	0	276.396
Årets nedskrivninger	0	0	5.500	0	0	5.500
Årets nedskrivninger indregnet i særlige poster	0	0	60.000	0	0	60.000
Afskrivninger på afgang	0	0	-56.624	-63	0	-56.687
Af- og nedskrivninger 31. december 2010	11.189	49.392	2.470.491	145.999	0	2.677.071
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2010	9.564	23.578	3.012.048	99.278	203.385	3.347.853
Heraf finansielt leasede aktiver	0	0	0	33.650	0	33.650
Renter indregnet i kostprisen 1. januar 2010	0	0	28.983	0	0	28.983
Renter indregnet i kostprisen 31. december 2010	0	0	28.983	0	0	28.983

Note 12 Langfristede materielle aktiver (fortsat)

Moderselskab

DKK 1.000	Grunde og byg- ninger	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Igangv. arb. og forudbetalinger	I alt
Saldo 1. januar 2009	20.151	71.930	5.133.810	197.455	232.538	5.655.884
Overført til/fra andre poster	130	0	152.183	298	-152.611	0
Årets tilgang	646	875	35.508	10.907	110.045	157.981
Årets afgang	0	0	-399.204	-804	-182.901	-582.909
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-23.988	0	0	-23.988
Overført fra aktiver bestemt for salg	0	0	576.577	0	0	576.577
Kostpris 31. december 2009	20.927	72.805	5.474.886	207.856	7.071	5.783.545
Saldo 1. januar 2009	7.530	45.732	1.661.105	108.626	0	1.822.993
Afskrivninger	1.815	1.860	262.894	20.709	0	287.278
Årets nedskrivninger	0	0	6.161	0	0	6.161
Afskrivninger på afgang	0	0	-144.885	-303	0	-145.188
Overført til aktiver bestemt for salg	0	0	-23.988	0	0	-23.988
Overført fra aktiver bestemt for salg	0	0	444.606	0	0	444.606
Af- og nedskrivninger 31. december 2009	9.345	47.592	2.205.893	129.032	0	2.391.862
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	11.582	25.213	3.268.993	78.824	7.071	3.391.683
Renter indregnet i kostprisen 1. januar 2009	0	0	26.631	0	7.599	34.230
Årets indregnede rente	0	0	1.910	0	0	1.910
Overført til/fra andre poster	0	0	442	0	-442	0
Årets afgang	0	0	0	0	-7.157	-7.157
Renter indregnet i kostprisen 31. december 2009	0	0	28.983	0	0	28.983

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 1.430 mio. (2009: DKK 1.624 mio.), hvoraf DKK 369 mio. (2009: DKK 442 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 1.061 mio. (2009: DKK 1.182 mio.) vedrører bestanddele med lille værdiforringelse.

Renter indregnet i kostprisen i moderselskabet er beregnet ved anvendelse af en rentesats baseret på generel låntagning. Den anvendte rentesats udgør 2,0 - 5,5% p.a. Der er ikke aktiveret renter i 2010 (2009: rentesats 5,5% p.a.).

Under "igangværende arbejder og forudbetalinger" indgår DKK 182 mio. i forudbetaling for ro-ro nybygninger til levering i 2012, som er led i den i november 2010 indgåede udvidede aftale med det danske og tyske forsvar.

På baggrund af foretagne værdiforringelsestest er der i 2010 foretaget nedskrivning af to passagerskibe med i alt DKK 60 mio. (2009: nedskrivning af et passagerskib med DKK 53,0 mio. og nedskrivning med DKK 6,1 mio. af et skib klassificeret som aktiv bestemt for salg).

For yderligere oplysninger om værdiforringelsestest henvises til note 39.

		Morderselskab DKK 1.000	
Note 13	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	2010	2009
	Saldo 1. januar	1.847.976	1.735.368
	Årets tilgang	21.326	112.608
	Kostpris 31. december	1.869.302	1.847.976
	Akkumulerede nedskrivninger 1. januar	-95.695	-135.695
	Årets nedskrivninger	-302.741	0
	Tilbageførsel af tidligere foretagne nedskrivninger	15.148	40.000
	Akkumulerede nedskrivninger 31. december	-383.288	-95.695
	Regnskabsmæssig værdi 31. december	1.486.014	1.752.281

For oversigt over tilknyttede virksomheder, se note 43.

Udover ovenstående kapitalandele i tilknyttede virksomheder, betragter DFDS et mellemværende på DKK 1.654 mio. (2009: DKK 433,7 mio.) som en del af nettoinvesteringen i tilknyttede virksomheder. Valutakursreguleringen heraf, der er indregnet direkte i egenkapitalen i koncernregnskabet, udgør en indtægt på DKK 118,9 mio. (2009: indtægt DKK 25,4 mio.). I morderselskabsregnskabet indregnes kursreguleringen i resultatopgørelsen under finansielle poster m.v.

Der gennemføres værdiforringelsestest af den regnskabsmæssige værdi af morderselskabets kapitalandele i tilknyttede virksomheder ved indikation på værdiforringelse. Foretagne værdiforringelsestest medfører behov for nedskrivninger med DKK 302,7 mio. (2009: ingen nedskrivning).

For yderligere oplysninger om værdiforringelsestest henvises til note 39. Der er i 2010 foretaget tilbageførsel af nedskrivninger på DKK 15,1 mio. på kapitalandele, som er nedskrevet i tidligere år (2009: DKK 40,0 mio.).

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 14	Kapitalandele i associerede virksomheder	2010	2009
7.333	223		Saldo 1. januar	1.329	8.429
-	-		Valutakursregulering	73	169
-	-		Årets afgang	-320	-159
-	-		Tilgang ved virksomhedsovertagelser	28.364	0
-7.110	-		Overført til andre aktivtyper	74	-7.110
223	223		Kostpris 31. december	29.520	1.329
-	-		Værdireguleringer 1. januar	3.454	3.738
-	-		Valutakursregulering	237	566
-	-		Årets afgang	-324	28
-	-		Andel af årets resultat efter skat	4.763	1.412
-	-		Udbytte fra associerede virksomheder	-6.211	-1.350
-	-		Overført til andre aktivtyper	592	-940
-	-		Værdireguleringer 31. december	2.511	3.454
223	223		Regnskabsmæssig værdi 31. december	32.031	4.783

Koncernens andel
DKK 1.000

2010	Hjemsted	Ejerandel	Omsætning	Årets resultat	Aktiver	Forpligtelser	Egenkapital	Årets resultat
Suardiaz DFDS Autologistics NV	Gent	50% ³	0	-16	390	8	191	-8
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	32.006	96	16.283	8.229	2.682	32
Seafront Projects AS	Kristiansand	34,0% ⁴	29.098	-280	0	0	0	-95
DFDS Suardiaz Line Ltd.	Immingham	50,0%	137.608	-3.272	28.190	79.218	-25.513	-1.636
KST Terminal AS	Oslo	40,0% ¹	15.986	976	10.473	8.352	849	391
DailyFresh Logistics C.V	Maasdijk	33,3% ²	227.359	14.201	87.440	2.505	28.309	4.734
SCF Lines Ltd.	Sankt Petersborg	50,0% ⁵	1.742	-582	0	0	0	-291
Heraf kapitalandele i associeret virksomhed med negativ egenkapital							6.518	3.127
							25.513	1.636
							32.031	4.763

¹ KST Terminal AS var tilknyttet virksomhed indtil 31. marts 2010, hvor ejer- og stemmeandel blev reduceret til 40,0 %, hvorefter det er en associeret virksomhed.

² Ejerandel overtaget i forbindelse med overtagelsen af Norfolkline-koncernen den 12. juli 2010.

³ Ejers af moderselskabet.

⁴ Seafront Projects AS var associeret virksomhed indtil 1. april 2010, hvor virksomheden blev solgt.

⁵ SCF Lines Ltd. var associeret virksomhed indtil 1. september 2010, hvor der blev købt 49% og selskabet blev en dattervirksomhed.

Koncernens andel
DKK 1.000

2009	Hjemsted	Ejerandel	Omsætning	Årets resultat	Aktiver	Forpligtelser	Egenkapital	Årets resultat
Suardiaz DFDS Autologistics NV	Gent	50,0% ²	0	-16	398	0	199	-8
UAB Krantas Forwarding	Klaipeda	50,0% ¹	421	68	0	0	0	34
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	33.192	1.885	16.471	9.209	2.421	628
Seafront Projects AS	Kristiansand	34,0%	103.737	2.217	15.649	9.531	2.080	754
DFDS Suardiaz Line Ltd.	Immingham	50,0%	153.684	-3.238	20.229	67.885	-23.828	-1.619
SCF Lines Ltd.	Sankt Petersborg	50,0%	0	8	166	0	83	4
Heraf kapitalandele i associeret virksomhed med negativ egenkapital							-19.045	-207
							23.828	1.619
							4.783	1.412

¹ UAB Krantas forwarding var associeret virksomhed indtil 24. juli 2009, hvor virksomheden blev solgt.

² Ejers af moderselskabet.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 15 Tilgodehavender	2010	2009
1.282.553 0	1.558.262 0	Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder Andre langfristede tilgodehavender	- 19.048	- 24.826
1.282.553	1.558.262	Langfristede tilgodehavender i alt	19.048	24.826
101.610 705.031 240.715 1.140 0 18.177 0 17.122	119.896 3.131.553 545.250 4.486 0 2.669 0 52.236	Tilgodehavender fra salg Rentebærende tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder ¹ Øvrige tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder Tilgodehavender hos associerede virksomheder Tilgodehavende selskabsskat og sambeskatningsbidrag Renteswaps, termins- og bunkerforretninger Forsikringserstatning vedrørende Lisco Gloria Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver	1.496.390 - - 7.833 12.049 2.669 525.000 274.647	721.558 - - 2.799 8.307 10.892 0 77.009
1.083.795	3.856.090	Kortfristede tilgodehavender i alt	2.318.588	820.565
2.366.348	5.414.352	Kort- og langfristede tilgodehavender i alt	2.337.636	845.391

¹ Rentebærende tilgodehavender hos tilhørende virksomheder vedrører løbende kreditfaciliteter, der stilles til rådighed for de tilknyttede virksomheder. Af tilgodehavender fra salg med sikkerhedsstillelser er ingen overforfaldne pr. 31. december 2010 (2009: Ingen). Sikkerhedsstillelserne består af bankgarantier. Den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender svarer i al væsentlighed til dagsværdien.

Forfaldne men ikke værdiforringede tilgodehavender fra salg				
21.480 1.852 1.788 849 3.441	18.012 5.744 1.794 313 1.836	Forfaldsperiode: Op til 30 dage 31-60 dage 61-90 dage 91-120 dage Over 120 dage	301.435 54.998 17.221 6.382 9.436	155.982 23.600 10.747 3.670 5.485
29.410	27.699		389.472	199.484

Nedskrivninger, der er indeholdt i ovenstående tilgodehavender, har udviklet sig som følger:				
9.565 - 0 24.957 -2.915 -11.378	20.229 - 0 5.215 -15.308 -3.881	Nedskrivninger januar Valutakursregulering Tilgang vedr. virksomhedsopkøb Nedskrivninger i året Realiserede tab i året Tilbageførte nedskrivninger i året	32.728 120 22.645 29.059 -16.337 -7.336	18.854 424 0 32.484 -5.906 -13.128
20.229	6.255	Nedskrivninger december	60.879	32.728

Udvikling i individuelle nedskrivninger på tilgodehavender fra salg				
3.045 533 0 1.530 15.121	470 0 0 0 5.785	Forfaldsperiode: Op til 30 dage 31-60 dage 61-90 dage 91-120 dage Over 120 dage	29.042 1.428 1.816 6.339 22.254	9.764 562 425 1.714 20.263
20.229	6.255		60.879	32.728

Nedskrivninger og realiserede tab indregnes i resultatopgørelsen under driftsomkostninger. Nedskrivningerne skyldes kundens konkurs eller forventede konkurs samt usikkerhed om betalingsevne og betalingsvillighed.

Moderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2009	2010	Note 16 Værdipapirer	2010	2009
0	388.018	Børsnoterede obligationer	388.018	0
10.375	6.894	Børsnoterede aktier	6.894	10.375
16.931	16.924	Andre aktier og kapitalandele	18.191	18.190
1.529	1.589	Øvrige investeringer	1.589	1.529
28.835	413.425	Værdipapirer i alt	414.692	30.094
Præsenteret således:				
28.835	25.407	Langfristede værdipapirer	26.674	30.094
0	388.018	Kortfristede værdipapirer	388.018	0
28.835	413.425	Værdipapirer i alt	414.692	30.094

Værdipapirer i såvel moderselskab som Koncern er aktiver, der alle er klassificeret som "disponible for salg".

Andre aktier og kapitalandele samt øvrige investeringer består af nogle mindre unoterede virksomheder og beholdninger. Disse aktiver værdireguleres ikke til markedsværdi, idet denne ikke kan opgøres på et pålideligt grundlag. I stedet anvendes kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger.

I 2010 er der ikke solgt andre aktier og kapitalandele. ICT Holding A/S er i 2009 overført fra associerede virksomheder til værdipapirer på grund af reduceret antal bestyrelsesposter.

Moderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2009	2010	Note 17 Varebeholdninger	2010	2009
32.409	41.970	Bunkers	72.729	38.340
33.789	39.310	Varer til salg og råvarer i restauranter	56.117	40.385
-1.945	-2.117	Nedskrivning af varebeholdninger i året	-2.453	-1.945
64.253	79.163	Varebeholdninger i alt	126.393	76.780

			Koncern DKK 1.000	
Note 18 Beholdning af egne aktier			2010	2009
Beholdning 1. januar			336.751	339.751
Årets afståelser i forbindelse med udnyttelse af aktiebaseret vederlæggelse			-30.000	-3.000
Egne aktier anvendt som led i betalingen for overtagelsen af Norfolkline-koncernen, jf. note 33			-89.137	0
Egne aktier i alt 31. december			217.614	336.751
Kursværdi af egne aktier 31/12, DKK 1.000			90.963	120.388

På generalforsamlingen i april 2010 fik bestyrelsen bemyndigelse til - indtil generalforsamlingen i 2011 - at lade DFDS A/S erhverve egne aktier inden for en samlet pålydende værdi af i alt 10% af DFDS A/S' aktiekapital.

DFDS A/S' beholdning af egne aktier pr. 31. december 2010 udgør 217.614 stk. (2009: 336.751 stk.) svarende til 1,46% (2009: 4,21%) af DFDS A/S' aktiekapital. Egne aktier er oprindeligt opkøbt bl.a. til afdækning af optionsordninger for medarbejdere.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 19	Udskudt skat	2010	2009
0	0		Saldo 1. januar	59.398	80.582
-	-		Valutakursregulering	17.472	3.049
0	0		Tilgang vedr. virksomhedsopkøb	-16.767	0
0	0		Årets udskudte skat indregnet i årets resultat	-12.087	-29.970
0	0		Årets udskudte skat indregnet i anden totalindkomst	97	15
0	0		Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	6.565	5.722
0	0		Udskudt skat 31. december, netto	54.678	59.398
Udskudt skat er indregnet i balancen med:					
0	0		Udskudt skatteaktiv	-126.321	-102.642
0	0		Udskudt skatteforpligtelse	180.999	162.040
0	0		Udskudt skat 31. december, netto	54.678	59.398

Ved indtræden i tonnageskatteordningen har DFDS A/S bundet sig til ordningen frem til og med 2012. DFDS A/S forventer ikke at udtræde af ordningen, og der er som følge heraf ikke afsat udskudt skat på tonnageskattede aktiver og forpligtelser. Såfremt DFDS A/S udtræder af tonnageskatteordningen, kan der blive udløst en udskudt skat på maksimalt DKK 396 mio. (2009: 418 mio.).

DFDS A/S har et skattemæssigt fremførbart underskud på DKK 0 mio. (2009: 333 mio.), hvor skatteværdien ikke er indregnet i den udskudte skat. Alle skattemæssige underskud kan fremføres uden tidsbegrænsning.

Koncern
DKK 1.000

2010	Balance 1/1	Valutakursregulering	Tilgang ved køb af virksomheder	Indregnet i årets resultat	Indregnet i anden totalindkomst	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	Balance 31/12
Skibe	139.060	22.658	0	773	0	5.947	168.438
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	15.290	7	1.733	-2.413	0	2	14.619
Hensatte forpligtelser	-40.967	-2.140	-16.793	4.809	0	0	-55.091
Værdi af finansielle instrumenter	-97	0	0	0	97	0	0
Fremførbare skattemæssige underskud	-48.745	-2.831	-1.863	-12.605	0	357	-65.687
Andet	-5.143	-222	156	-2.651	0	259	-7.601
	59.398	17.472	-16.767	-12.087	97	6.565	54.678
2009	Balance 1/1	Valutakursregulering	Tilgang ved køb af virksomheder	Indregnet i årets resultat	Indregnet i anden totalindkomst	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	Balance 31/12
Skibe	130.934	9.765	0	-6.379	0	4.740	139.060
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	16.203	-57	0	164	0	-1.020	15.290
Hensatte forpligtelser	-39.227	-2.954	0	-614	0	1.828	-40.967
Værdi af finansielle instrumenter	-112	0	0	0	15	0	-97
Fremførbare skattemæssige underskud	-21.515	-1.497	0	-23.363	0	-2.370	-48.745
Andet	-5.701	-2.208	0	222	0	2.544	-5.143
	80.582	3.049	0	-29.970	15	5.722	59.398

Moderselskab
DFDS A/S har ingen udskudt skat.

Note 20 Aktiebaseret vederlæggelse

Beslutning om tildeling af aktieoptioner foretages af bestyrelsen. Der er kun tildelt aktieoptioner til direktionen. Hver aktieoption giver optionsindehaver ret til erhvervelse af én eksisterende aktie á nominelt 100 kr. i selskabet. Aktieoptionsordningen svarer til en ret til erhvervelse af 0,6% af aktiekapitalen (2009: 1,1%), såfremt de resterende aktieoptioner udnyttes.

Optioner udstedt i 2006 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs i december måned året før tildelingen. Optioner udstedt i 2007 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs i december måned året før tildelingen med tillæg af 5%.

Optioner udstedt i 2008, 2009 og 2010 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs 20 dage før tildelingen med tillæg af 5%. Retserhvervelse sker lineært over 3 år fra tildelingstidspunktet for optionerne tildelt i 2006 og 2010. Optioner tildelt i 2007, 2008 og 2009 er fuldt retserhvervet ved tildelingen. Der gælder særlige bestemmelser vedrørende sygdom og død samt ved ændringer i selskabets kapitalforhold m.v.

Optionerne kan udnyttes, når der er forløbet mindst 3 år og højst 5 år fra de respektive tildelingstidspunkter. Optionerne kan alene udnyttes i en periode på 4 uger efter offentliggørelse af hel- eller delårsrapporter.

Optioner tildelt i 2006 eller senere kan udelukkende afregnes i aktier. En andel af selskabets beholdning af egne aktier er reserveret til afregning af udestående optioner.

Koncern

	Direktion stk.	Andre ledende medarbej- dere stk.	Fratrådte medarbej- dere stk.	Antal i alt stk.	Gns. udnyttelses- pris pr. option DKK	Gns. markeds- værdi pr. option DKK	Markeds- værdi i alt DKK 1.000
2010							
Udestående primo	30.000	0	60.000	90.000	563,56	28,44	2.560
Tildelt i året	25.750	0	0	25.750	334,40	103,34	2.661
Udnyttet i året	0	0	-30.000	-30.000	334,40	85,74	2.572
Udestående ultimo	55.750	0	30.000	85.750	503,93	83,63	7.171
Heraf optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	10.000	0	20.000	30.000	607,20	263,52	1.875
	Direktion stk.	Andre ledende medarbej- dere stk.	Fratrådte medarbej- dere stk.	Antal i alt stk.	Gns. udnyttelses- pris pr. option DKK	Gns. markeds- værdi pr. option DKK	Markeds- værdi i alt DKK 1.000
2009							
Udestående primo	50.000	5.500	30.000	85.500	734,53	74,19	6.343
Tildelt i året	10.000	0	0	10.000	406,00	85,60	856
Udnyttet i året	0	-3.000	0	-3.000	264,00	46,91	141
Udløbet i året	0	-2.500	0	-2.500	264,00	46,91	117
Overførsel	-30.000	0	30.000	0	0,00	0,00	0
Udestående ultimo	30.000	0	60.000	90.000	563,56	28,44	2.560
Heraf optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	10.000	0	20.000	30.000	380,00	42,40	1.272

Note 20 Aktiebaseret vederlæggelse (fortsat)

Ved udnyttelsen af optioner i 2010 udgjorde den vægtede gennemsnitlige aktiekurs 377 (2009: 337).

Årets omkostning vedrørende aktiebaseret vederlæggelse er indregnet i Koncernens og moderselskabets resultatopgørelse med DKK 0,8 mio. (2009: DKK 0,8 mio.).

Den gennemsnitlige dagsværdi pr. option (børskurs minus gennemsnitlig udnyttelsespris pr. option) pr. 31. december 2010 er opgjort til DKK -85,9 (2009: DKK -206,1).

De teoretisk beregnede dagsværdier ved tildeling og ved efterfølgende opdaterede dagsværdier er baseret på Black-Scholes formel for værdiansættelse af optioner.

For udestående optioner pr. 31. december 2010 udgør den gennemsnitlige restløbetid 2,6 år (2009: 2,4 år).

Aktieoptioner tildelt i perioden 2006 og senere

Den indregnede regnskabsmæssige værdi af uudnyttede egenkapitalafregnede optioner udgør DKK 12,8 mio. (2009: DKK 14,5 mio.).

Forudsætninger for beregning af dagsværdi på tildelingstidspunktet:

Koncern

Tildelingsår	Udnyttelseskurs	Gennemsnitlig børskurs på tildelings-tidspunkt	Forventet volatilitet	Risikofri rente	Forventet udbytte pr. aktie (DKK) ved tildeling	Forventet løbetid	Dagsværdi pr. option ved tildeling
2010	334,40	334,8	34,20%	2,87%	10	5 år	103,34
2009	357,28	334,4	31,28%	2,86%	10	5 år	85,60
2008	640,64	618,6	25,57%	4,13%	15	5 år	158,34
2007	607,20	704,0	23,53%	3,90%	7,5	5 år	263,52
2006	334,40	348,5	21,18%	3,23%	7,5	5 år	85,74

Den forventede volatilitet er baseret på den historiske volatilitet for de seneste 5 år, og den risikofrie rente er baseret på 5-årige danske statsobligationer. Begge svarende til den forventede løbetid.

Note 21 Pensions- og jubilæumsforpligtelser

Koncernen har såvel bidrags- som ydelsesbaserede pensionsordninger. Størstedelen af pensionsordningerne finansieres gennem årlige præmiebetalinger til uafhængige forsikringsselskaber, som er ansvarlige for pensionsforpligtelserne overfor medarbejderne (bidragsbaserede pensionsordninger). For disse ordninger har Koncernen ingen retslig eller faktisk forpligtelse til at betale yderligere bidrag, uanset finansieringen af disse forsikringsselskaber. Pensionsbidrag i forbindelse med sådanne ordninger omkostningsføres løbende.

I primært Storbritannien og Holland har Koncernen pensionsordninger, der er ydelsesbaserede, og som indregnes i balancen jf. nedenfor. Herudover er der mindre ydelsesbaserede pensionsordninger i Norge, Belgien, Italien, Tyskland, Danmark og Sverige.

En del af pensionsordningerne i Sverige er pensionsordninger, der omfatter en lang række virksomheder. Der er tale om kollektive ordninger, der afdækkes via indbetalinger til Alecta. Det svenske regnskabsråd (Redovisningsrådet) har udtalt, at ordningen er en ydelsesbaseret ordning med flere virksomheder. Der foreligger ikke tilstrækkelige oplysninger fra Alecta til at opgøre og rapportere pensionsordningerne som ydelsesbaserede pensionsordninger. Pensionsordningerne er derfor behandlet som bidragsbaserede pensionsordninger. Indbetalte bidrag udgør DKK 2,3 mio. i 2010 (2009: DKK 5,9 mio.). Den kollektive konsolideringsgrad udgør pr. december 2010: 146% (december 2009: 141%). I 2011 forventes indbetalingerne at udgøre DKK 2,1 mio. DFDS' andel af den ydelsesbaserede ordning med flere virksomheder udgør højst 0,037% og forpligtelsen følger andelen af den totale ordning.

Nedenfor er angivet beregningen af de øvrige ydelsesbaserede ordninger opgjort efter aktuarmæssige metoder.

Morderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2009	2010		2010	2009
0	0	Nutidsværdien af afdækkede ydelsesbaserede forpligtelser	847.859	497.880
0	0	Dagsværdi af ordningernes aktiver	-623.358	-333.920
0	0	Manglende eksternt afdækning af forpligtelser, netto	224.501	163.960
5.196	5.124	Nutidsværdien af uafdækkede ydelsesbaserede forpligtelser	24.307	20.124
0	0	Ikke indregnede aktuarmæssige reguleringer	-3.278	-13.969
5.196	5.124	Pensionsforpligtelser indregnet i balancen 31. december	245.530	170.115
8.237	7.579	Jubilæumshensættelser	8.078	8.780
13.433	12.703	Aktuarmæssige forpligtelser i alt 31. december	253.608	178.895
Udvikling i nutidsværdi af afdækkede og uafdækkede forpligtelser				
6.214	5.196	Saldo 1. januar	518.004	390.329
-	-	Valutakursregulering	26.524	33.729
-162	336	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	5.599	5.312
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	36.805	21.543
0	0	Aktuarmæssig (gevinst)/tab, netto	-31.064	84.066
-856	-408	Udbetalte pensioner	-23.853	-16.431
0	0	Medarbejderbidrag	-566	-544
0	0	Nedskæringer og indfrielse	-614	0
0	0	Tilgang ved virksomhedsovertagelser	341.331	0
5.196	5.124	Forpligtelser 31. december	872.166	518.004
Udvikling i dagsværdi af ordningernes aktiver				
0	0	Saldo 1. januar	-333.920	-254.044
-	-	Valutakursregulering	-17.033	-22.078
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-28.913	-17.320
0	0	Aktuarmæssig (gevinst)/tab, netto	15.100	-38.738
0	0	Indbetalt af arbejdsgiver og arbejdstagere	-19.993	-15.633
0	0	Udbetalte pensioner	20.684	13.893
0	0	Nedskæringer og indfrielse	-15	0
0	0	Tilgang ved virksomhedsovertagelser	-259.268	0
0	0	Aktiver 31. december	-623.358	-333.920

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 21 Pensions- og jubilæumsforpligtelser (fortsat)	2010	2009
		Udvikling i ikke indregnede aktuarmæssige gevinster/(tab)		
0	0	Saldo 1. januar	-13.969	24.671
-	-	Valutakursregulering	-841	2.005
0	0	Aktuarmæssig gevinst/(tab), netto på forpligtelser	31.065	-84.066
0	0	Aktuarmæssig gevinst/(tab), netto på aktiver	-15.100	38.738
0	0	Aktuarmæssig (gevinst)/tab, indregnet i resultatopgørelsen	-4.433	4.683
0	0	Ikke indregnede aktuarmæssige gevinster/(tab) 31. december	-3.278	-13.969
		Resultatført som personaleomkostninger:		
-162	336	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	5.599	5.312
0	0	Aktuarmæssig (gevinst)/tab, netto (fra korridoren)	-4.433	4.683
-162	336		1.166	9.995
0	0	Betaling ved nedskæringer og indfrielse	-179	0
0	0	(Gevinst)/tab ved nedskæringer og indfrielse	-629	0
-162	336	I alt indregnet i personaleomkostninger for ydelsesbaserede ordninger	358	9.995
		Resultatført som finansielle omkostninger:		
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	36.805	21.543
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-28.913	-17.320
0	0	I alt indregnet i finansielle omkostninger for ydelsesbaserede ordninger	7.892	4.223
-162	336	I alt resultatført for ydelsesbaserede ordninger	8.250	14.218

Det faktiske afkast på aktiverne i Koncernens ordninger udgjorde DKK 13,8 mio. (2009: DKK 56,1 mio.). Der er ingen aktiver i moderselskabets pensionsordninger.

Koncernen forventer at indbetale DKK 27,9 mio. (forventet for 2010: DKK 14,6 mio.) til de ydelsesbaserede pensionsordninger i 2011. Tilsvarende forventer moderselskabet at indbetale DKK 0,2 mio. (forventet for 2010: DKK 0,9 mio.).

Den forventede afkastprocent på ordningernes aktiver er fastsat som et fast spread overfor anvendt diskonteringsrente i de enkelte ordninger.

		Ordningernes aktiver sammensætter sig således:		
0	0	Børsnoterede aktier (ingen DFDS A/S aktier indgår)	348.454	236.842
0	0	Obligationer	214.686	77.573
0	0	Likvider	11.913	66
0	0	Ejendomme	27.410	8.967
0	0	Andre aktiver	20.895	10.472
0	0		623.358	333.920
		Ydelsesbaserede ordninger – forudsætninger: ¹		
1,9%	1,9%	Diskonteringsfaktor	5,4%	5,4%
-	-	Afkast på ordningens aktiver	5,9%	6,3%
0,0%	0,0%	Stigningstakt for sociale udgifter	0,4%	0,7%
0,0%	0,0%	Fremtidige lønstigninger	0,8%	0,7%
0,8%	0,8%	Fremtidige pensionsstigninger	2,9%	3,2%
0,8%	0,8%	Inflation	3,0%	3,1%

1) Alle faktorer er vægtet med den enkelte ordnings forholdsmæssige andel af den aktuarmæssige forpligtelse, dog er forventet afkast på ordningens aktiver vægtet med den enkelte ordnings forholdsmæssige andel af aktiverne.

Note 21 Pensions- og jubilæumsforpligtelser (fortsat)

Beløb for Koncernens pensionsforpligtelser for de seneste fem år er som følger:	2010	2009	2008	2007	2006
Aktuarmæssigt opgjorte pensionsforpligtelser	-872.166	-518.004	-390.329	-566.401	-715.642
Pensionsaktiver	623.358	333.920	254.044	432.368	448.787
Over- / underdækning	-248.808	-184.084	-136.285	-134.033	-266.855
Erfaringsændringer til forpligtelserne	-26.488	-24.553	11.893	107.569	-1.359
Erfaringsændringer til pensionsaktiverne	18.062	33.937	-114.563	1.757	21.845
Beløb for Moderselskabets pensionsforpligtelser for de seneste fem år er som følger:	2010	2009	2008	2007	2006
Aktuarmæssigt opgjorte pensionsforpligtelser	-5.124	-5.196	-6.214	-6.397	-8.098
Erfaringsændringer til forpligtelserne	0	0	0	0	0

DFDS' fremtidige forpligtelser i ydelsesbaserede pensionsordninger kan påvirkes betydeligt af ændringer i diskonteringsfaktoren, markedsværdien af ordningernes aktiver samt det forventede afkast heraf, inflationsraten, stigningstakten for løn

og pensioner, demografiske ændringer såsom forventede levetider eller andre ændringer.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 22 Andre hensatte forpligtelser	2010	2009
0	0	Saldo 1. januar	6.213	9.720
0	0	Tilgang ved virksomhedsovertagelser	161.304	0
0	0	Hensat i året	3.717	0
0	0	Anvendt i året	-34.255	-1.339
0	0	Ubenyttede hensatte forpligtelser tilbageført	0	-2.168
0	0	Andre hensatte forpligtelser 31. december	136.979	6.213
0	0	Andre hensatte forpligtelser forventes at forfalde som følger:		
0	0	0 - 1 år	86.284	6.213
0	0	1 - 5 år	50.695	0
0	0	Andre hensatte forpligtelser 31. december	136.979	6.213

Af Koncernens andre hensatte forpligtelser på DKK 137,0 mio (2009: DKK 6,2 mio) vedrører DKK 118,9 mio. (2009: DKK 0) aftaler på indchartrede skibe og IT som har en negativ markedsværdi pr. 12. juli 2010, da de overtages og opgøres til dagsværdi som led i den samlede overtagelse af Norfolkline-koncernen og den i denne forbindelse foretagne købsallokering, DKK 6,0 mio. (2009: DKK 6,0 mio.) vedrører forventede omkostninger vedrørende en forureningssag og DKK 12,1 mio. (2009: DKK 0,2 mio.) vedrører øvrige hensatte forpligtelser.

Tilbageførsel af hensættelse DKK 2,2 mio. i 2009 vedrører forventede omkostninger vedrørende en forureningssag.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 23 Rentebærende gældsforpligtelser	2010	2009
2.507.579	3.546.931	Pantegæld i skibe	3.817.676	2.934.788
0	30.004	Finansielle leasingforpligtelser	69.423	48.839
51.045	40.831	Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
59.532	0	Bankgæld	20.798	59.532
0	0	Anden langfristet gæld	42.280	30.562
2.618.156	3.617.766	Langfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	3.950.177	3.073.721
408.301	509.178	Pantegæld i skibe	629.886	469.159
0	3.805	Finansielle leasingforpligtelser	15.218	8.930
466.033	851.284	Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
500.097	59.635	Bankgæld	355.417	581.701
19.401	0	Anden kortfristet gæld	11.905	24.148
42.500	0	Overført til/fra forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg	0	42.500
1.436.332	1.423.902	Kortfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	1.012.426	1.126.438
4.054.488	5.041.668	Kort- og langfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	4.962.603	4.200.159

Dagsværdien af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 4.963 mio. (2009: DKK 4.200 mio.). Dagsværdien af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 5.042 mio. (2009: DKK 4.054 mio.). Dagsværdien af de finansielle gældsforpligtelser er opgjort som nutidsværdien af forventede fremtidige afdrags- og rentebetalinger. Som diskonteringsrente er anvendt koncernens aktuelle lånerente for tilsvarende løbetider.

Af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 234 mio. efter fem år (2009: DKK 301 mio.). Af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 117 mio. efter fem år (2009: DKK 150 mio.). Der er ikke indgået usædvanlige betingelser i forbindelse med låntagning. Alle låneaftaler kan indfries til dagsværdi med et mindre tillæg. Der henvises til note 12 vedrørende pantsatte aktiver samt note 28 vedrørende finansielle risici m.v.

2009	2010	Valutafordeling, nominel hovedstol	2010	2009
2.463.274	3.283.348	DKK	3.228.768	2.539.161
1.119.846	1.314.624	EUR	1.177.640	1.094.974
379.595	362.675	SEK	341.558	370.654
37.896	44.924	NOK	108.292	151.129
46.412	28.706	GBP	104.426	43.107
2.227	0	USD	1.919	2.163
6.267	7.391	LTL	0	0
-1.029	0	Øvrige ¹	0	-1.029
4.054.488	5.041.668	Rentebærende gældsforpligtelser i alt	4.962.603	4.200.159

¹ Moderselskabet har modregningsret overfor de enkelte tilknyttede virksomheder. Der kan derfor opstå negative gældsforpligtelser for den enkelte valuta.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 24 Anden gæld	2010	2009
16.624	40.647	Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
0	0	Gæld til associerede virksomheder	567	4.032
23.731	33.549	Periodiserede renter	36.248	27.850
4.622	5.456	Offentlige myndigheder	65.694	43.860
80.218	107.621	Feriepengeforpligtelser m.v.	180.528	118.305
80.036	121.582	Renteswaps, termins- og bunkerforretninger	120.908	80.148
177.555	252.455	Øvrige, primært skyldige omkostninger	850.213	373.787
382.786	561.310	Anden gæld i alt	1.254.158	647.982

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 25 Periodeafgrænsningsposter	2010	2009
28.552	40.784	Forudbetalinger fra kunder	105.455	68.570
0	0	Andre periodeafgrænsningsposter	2.542	4.914
28.552	40.784	Periodeafgrænsningsposter i alt	107.997	73.484

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 26 Selskabsskat	2010	2009
0	0	Saldo 1. januar	18.077	17.258
-	-	Valutakursregulering	1.360	426
-	-	Tilgang i forbindelse med virksomhedskøb	5.430	0
0	0	Årets aktuelle skat	38.916	23.795
0	353	Reguleringer vedrørende tidligere år via resultatopgørelsen	-8.640	-68.670
0	-353	Betalt selskabsskat i året	-53.791	-25.056
-	-	Overført til andre rentebærende gældsforpligtelser	24.274	70.324
0	0	Selskabsskat 31. december	25.626	18.077
		Selskabsskat er indregnet således i balancen:		
0	0	Kortfristet tilgodehavende selskabsskat	12.049	8.307
0	0	Kortfristet skyldig selskabsskat	37.675	26.384
0	0	Selskabsskat i alt	25.626	18.077

2010:

Reguleringer til tidligere års skat er omtalt i note 9, hvortil der henvises.

Stigning i årets aktuelle og betalte selskabsskat kan primært henføres til logistik-aktiviteterne i den overtagne Norfolkligne-koncern.

2009:

Tidsfristen for den tredjedel, der skal anvendes til miljøforbedrende formål, er blevet ophævet. Der er derfor ikke længere grundlag for at opretholde indregningen af den del under langfristede forpligtelser. Tilbageførsten heraf reducerer de langfri-

stede forpligtelser med NOK 19,9 mio. Tilbageførsten er indtægtsført i resultatopgørelsen som regulering til tidligere års skat. Der er i stedet tale om en eventuel-forpligtelse, med en nominel værdi på NOK 37,3 mio., der er omtalt i note 36.

Den 12. februar 2010 afsagde Højesteret i Norge en dom, hvor opkrævning af skatten ved overgang til ny tonnageskattelov i 2007 blev underkendt, idet den er i strid med den norske grundlov. Som følge heraf tilbageføres den afsatte skyldige skat og de betalte rater kan tilbagesøges, hvorfor disse betalte rater er indtægtsført i resultatopgørelsen som regulering til tidligere års skat og indregnet under andre tilgodehavender.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 27	Information om finansielle instrumenter	2010	2009
			Regnskabsmæssig værdi pr. kategori af finansielle instrumenter		
10.892	2.669		Finansielle aktiver til regnskabsmæssig sikring	2.669	10.892
2.363.985	5.653.728		Lån og tilgodehavender (aktiver)	3.030.974	989.091
28.835	413.425		Finansielle aktiver disponible for salg	414.692	30.094
-76.492	-118.795		Finansielle forpligtelser til regnskabsmæssig sikring	-121.582	-80.148
-4.361.253	-5.446.391		Finansielle forpligtelser målt til amortiseret kostpris	-6.367.371	-4.920.841
-2.034.033	504.636	Total		-3.040.618	-3.970.912

Kategorisering af finansielle instrumenter opgjort til dagsværdi

Tabellen nedenfor opdeler de finansielle instrumenter opgjort til dagsværdi efter værdifastsættelsesmetode. De forskellige niveauer defineres som følger:

• **Niveau 1:** Noterede priser i et aktivt marked for samme type instrument, dvs. uden ændring i form eller sammensætning (modification or repackaging).

• **Niveau 2:** Noterede priser i et aktivt marked for lignende aktiver eller forpligtelser eller andre værdiansættelsesmetoder, hvor alle væsentlige input er baseret på observerbare markedsdata.

• **Niveau 3:** Værdiansættelsesmetoder, hvor eventuelle væsentlige input ikke er baseret på observerbare markedsdata.

Koncern
DKK 1.000

2010	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Finansielle aktiver til regnskabsmæssig sikring		2.669		2.669
Finansielle aktiver disponible for salg	394.912		19.780	414.692
Finansielle forpligtelser til regnskabsmæssig sikring		-121.582		-121.582
Total	394.912	-118.913	19.780	295.779
2009	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Finansielle aktiver til regnskabsmæssig sikring		10.892		10.892
Finansielle aktiver disponible for salg	10.375		19.719	30.094
Finansielle forpligtelser til regnskabsmæssig sikring		-80.148		-80.148
Total	10.375	-69.256	19.719	-39.162

Moderselskab
DKK 1.000

2010	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Finansielle aktiver til regnskabsmæssig sikring		2.669		2.669
Finansielle aktiver disponible for salg	394.912		18.513	413.425
Finansielle forpligtelser til regnskabsmæssig sikring		-118.795		-118.795
Total	394.912	-116.126	18.513	297.299
2009	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Finansielle aktiver til regnskabsmæssig sikring		10.892		10.892
Finansielle aktiver disponible for salg	10.375		18.460	28.835
Finansielle forpligtelser til regnskabsmæssig sikring		-76.492		-76.492
Total	10.375	-65.600	18.460	-36.765

Finansielle aktiver og forpligtelser til regnskabsmæssig sikring er alle opgjort efter niveau 2. Der henvises til note 28 for beskrivelse af værdiansættelsesmetoden. Finansielle aktiver disponible for salg opgjort efter niveau 1 er børsnoterede aktier og obligationer, der værdiansættes efter den officielle børskurs.

Finansielle aktiver disponible for salg opgjort efter niveau 3 består af andre aktier og kapitalandele samt øvrige investeringer. Der er tale om nogle mindre unoterede virksomheder og beholdninger. Disse værdiansættes til kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger.

Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter**DFDS' risikopolitik**

De væsentligste finansielle risici for DFDS er olie-, rente-, valuta-, investerings- og likviditetsrisici. Det er koncernens politik ikke at foretage aktiv spekulation i finansielle risici. Koncernens finansielle styring retter sig således alene mod styring af finansielle risici, der er en direkte følge af koncernens drift og finansiering.

Koncernen anvender terminskontrakter og valutaoptioner til at kurssikre forventede transaktioner i fremmed valuta. Koncernen anvender derudover renteswaps til at rentesikre forventede transaktioner, som relaterer til rentetransaktioner såvel som olieswaps til at sikre forventede olieomkostninger.

DFDS' finansielle risikopolitik og strategi godkendes årligt af bestyrelsen.

Finansielle risici*Valutarisici*

Finansiell valutarisici opstår i forbindelse med omregning af nettoinvesteringer i datterselskaber (translationsrisiko) og fra andre investeringer eller forpligtelser i fremmed valuta (transaktionsrisiko). Valutarisici vurderes løbende igennem året for at sikre overensstemmelse med den finansielle risikopolitik.

DFDS søger aktivt at reducere valutaeksponering ved at udligne valutapositioner, optage multicurrency lån samt at rette alle valutapositioner mod moderselskabet DFDS A/S hvis dette er muligt (transaktionsrisikoen).

Transaktionsrisici

Koncernens og moderselskabets væsentligste valutabalances position er i SEK. En styrkelse på 10% i SEK i forhold til niveauet ultimo 2010 vil betyde en ændring i resultatet på DKK 14,7 mio. (2009: DKK 84,9 mio.). Et fald ville have haft en tilsvarende negativ effekt på resultatet.

En styrkelse af DKK som indikeret nedenfor mod SEK, GBP og NOK den 31. december, ville have øget/(formindsket) egenkapitalen og resultatet med beløbene vist nedenfor. Denne analyse er baseret på valutakursændringer som koncernen indenfor rimelighedens grænser anser for at være sandsynlige ved udgangen af regnskabsperioden. Analysen forudsætter at alle andre variabler, specielt renter forbliver konstante. Datterselskaberne arbejder i egne funktionelle valutaer, hvorfor der ingen egenkapitaleffekt opstår hos døtrene. Afdækning foretages alene af DFDS A/S. Moderselskabet i DFDS koncernen er endvidere eksponeret i forhold til udsving i EUR mod DKK. Denne risiko bliver på grund af fastkurspolitikken overfor Euro betragtet som en ubetydelig valutarisiko.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Hypotetisk effekt af ændring overfor DKK indenfor rimelighedens grænser	2010	2009
84,9	14,7	SEK, effekt på resultatopg., 10% styrkelse	14,7	84,9
0,6	-1,1	GBP, effekt på resultatopg., 10% styrkelse	-1,1	0,6
21,1	13,4	NOK, effekt på resultatopg., 10% styrkelse	13,4	21,1

Da der ikke er foretaget sikring af fremtidig cash flow er der ingen effekt på egenkapitalen.

Sensitivitetsanalysen på valutarisici er udarbejdet ud fra forudsætningen om, at effekten er beregnet på balanceposterne på balancedagen. De inkluderede sikringsforhold er 100% effektive og baseret på den aktuelle markedssituation og forventninger til udviklingen i valutaerne.

Translationsrisici

Translationsrisici vedrører omregning af udenlandske tilknyttede virksomheders resultater og egenkapitaler til DKK. Disse risici søges i nogen grad afdækket ved låneoptagelse i de tilknyttede virksomheders lokale valuta. Der bruges ikke derivater til afdækning af translationsrisici.

Koncernens væsentligste translationsrisici er GBP, SEK og NOK. Et fald på 10% i forhold til ultimo 2010 vil for GBP betyde en resultatpåvirkning på DKK -139,9 mio. (2009: DKK -23,8 mio.), for SEK en resultatpåvirkning på DKK -66,7 mio. (2009: -52,1 mio.). For NOK ville et fald i valutakurserne på 10% i forhold til niveauet ultimo 2010 betyde en resultatpåvirkning på DKK -40,2 mio. (2009: DKK -39,2 mio.).

Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)*Renterisici*

DFDS er primært eksponeret for renterisici gennem låneporteføljen. DFDS' formål med styring af renterisikoen er at begrænse negative virkninger af renteudsving på indtjeningen. Det er DFDS' strategi at 30-60% af nettolåneporteføljen skal være fastforrentet, når der tages hensyn til indgåede renteswaps. Koncernens samlede nettorentebærende gæld udgør ultimo 2010 DKK 4.192 mio. (2009: DKK 4.046 mio.), hvoraf den fastforrentede gæld udgør DKK 1.113 mio. (2009: DKK 1.554 mio.). Dette betyder, at den fastforrentede gæld ultimo 2010 udgør 27% (2009: 38%) inkl. effekt af renteswaps m.v.

En rentestigning på 1%-point sammenlignet med den faktiske rente i 2010 ville, alt andet lige, have ført til en meromkostning på omkring DKK 29 mio. for koncernen i 2010 (2009: DKK 24 mio.). For moderselskabet ville effekten have været DKK 33 mio. i 2010 (2009: DKK 27 mio.). Et rentefald ville have haft tilsvarende positiv effekt.

Den samlede rentebærende gæld undtagen kassekreditter havde en gennemsnitlig restløbetid på 3,4 år (2009: 3,7 år), og består primært af variabelt forrentede syndikerede banklån med sikkerhed i skibene. Finansieringen optages til markedsrente med tillæg af en rentemarginal, der afspejler DFDS' finansielle styrke. Som led i DFDS' finansstrategi er indgået renteswaps med en hovedstol på DKK 1.023 mio. (2009: DKK 1.351 mio.), som omlægger dele af de variabelt forrentede banklån til fast rente. Varigheden på koncernens gældsportefølje er 0,67 (2009: 1,01)

En rentestigning på 1%-point i forhold til det faktiske renteniveau på balancedagen ville, alt andet lige, have haft en hypotetisk positiv effekt på den regnskabsmæssige værdi på egenkapitalen på DKK 26 mio. (2009: DKK 23 mio.). Dette skyldes de indgåede renteswaps til afdækning af variabelt forrentede lån. Et fald i renten ville have haft en tilsvarende negativ effekt. Sensitivitetsanalysen er baseret på antagelsen af, at effektiviteten af de inkluderede sikringsforhold vil forblive upåvirket af ændringen i renten.

Koncern
DKK 1.000

Hovedstol/restgæld efter:

2010	31/12/10	1 år	3 år	5 år
Pantegæld i skibe	4.447.562	3.817.676	1.925.376	208.996
Lang bankgæld	80.433	20.798	0	0
Kassekredit	295.782	0	0	0
Anden rentebærende gæld	54.185	42.280	25.201	24.731
Finansielle leasingforpligtelser	84.641	69.423	38.298	0
Rentebærende gæld	4.962.603	3.950.177	1.988.875	233.727
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-50.832	-39.418	-18.897	0
Pantegæld i skibe, fastforrentet	-8.282	-8.455	1.167	0
Anden fastforrentet gæld	-30.630	-20.596	-1.167	-698
Renteswaps (hovedstol), fast rente betales	-1.023.082	-875.518	-407.682	0
Variabelt forrentet andel af gælden	3.849.777	3.006.190	1.562.296	233.029

Hovedstol/restgæld efter:

2009	31/12/09	1 år	3 år	5 år
Pantegæld i skibe	3.446.447	2.934.788	1.398.712	257.687
Lang bankgæld	184.031	59.532	0	0
Kassekredit	457.202	0	0	0
Anden rentebærende gæld	54.710	30.562	58.030	43.292
Finansielle leasingforpligtelser	57.769	48.839	30.040	0
Rentebærende gæld	4.200.159	3.073.721	1.486.782	300.979
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-57.768	-48.838	-30.040	0
Pantegæld i skibe, fastforrentet	-68.289	-53.972	-25.318	0
Anden fastforrentet gæld	-76.913	-47.353	-30.288	-18.921
Renteswaps (hovedstol), fast rente betales	-1.350.659	-1.001.220	-663.235	-93.154
Variabelt forrentet andel af gælden	2.646.530	1.922.338	737.901	188.904

Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)

Moderselskab
DKK 1.000

Hovedstol/restgæld efter:

2010	31/12/10	1 år	3 år	5 år
Pantegæld i skibe	4.056.109	3.546.931	1.739.050	117.396
Lang bankgæld	59.635	0	0	0
Gæld til tilknyttede virksomheder	892.114	40.831	0	0
Finansielle leasingforpligtelser	33.809	30.004	19.401	0
Rentebærende gæld	5.041.667	3.617.766	1.758.451	117.396
Pantegæld i skibe, fastforrentede	45.775	31.252	12.175	0
Renteswaps (hovedstol), fast rente betales	-944.582	-809.818	-407.682	0
Variabelt forrentet andel af gælden	4.142.860	2.839.200	1.362.944	117.396

Hovedstol/restgæld efter:

2009	31/12/09	1 år	3 år	5 år
Pantegæld i skibe	2.958.380	2.507.579	1.174.295	149.614
Lang bankgæld	119.626	59.532	0	0
Kassekredit	440.003	0	0	0
Gæld til tilknyttede virksomheder	536.479	51.045	0	0
Rentebærende gæld	4.054.488	2.618.156	1.174.295	149.614
Renteswaps (hovedstol), fast rente betales	-1.174.963	-922.720	-663.235	-93.154
Variabelt forrentet andel af gælden	2.879.525	1.695.436	511.060	56.460

Olierisici

Finansiell olierisici i koncernen skyldes olieswaps, som anvendes til at prissikre olieomkostninger.

En stigning i bunkerprisen på 10%-point i forhold til niveauet på balancedagen ville, alt andet lige, have haft en hypotetisk positiv effekt på den regnskabsmæssige værdi på egenkapitalen for cash flow afdækning på DKK 2,2 mio. (2009: DKK 2,8 mio.). Dette skyldes afdækningskontrakter på fremtidige olieleveringer indgået til sikring af olieomkostninger. Et fald i oliepriserne ville have haft en tilsvarende negativ effekt.

Sensitivitetsanalysen på bunker er baseret på antagelsen af, at effektiviteten er beregnet på de åbenstående bunkerkontrakter på balancedagen. Sikringen er 100% effektiv og baseret på den aktuelle markedssituation og forventningerne til udviklingen i bunkerpriserne.

Likviditetsrisici

DFDS tilstræber at opretholde et likviditetsberedskab på minimum DKK 350 mio., hvilket anses for tilstrækkeligt til den løbende drift. Likviditetsberedskabet styres på koncernniveau, idet der hver måned udarbejdes forecast for likviditeten på 12-måneders rullende basis. Likviditetsberedskabet pr. 31.december 2010 er DKK 1.219 mio. (2009: DKK 466 mio.). Styring af overskudslikviditet og likviditetsberedskab varetages af den centrale treasury afdeling. Likvide beholdninger placeres primært i det korte pengemarked samt korte obligationer og træk foretages primært på kassekreditter.

Det følgende er de kontraktsmæssige forfald af finansielle forpligtelser, inklusiv estimerede rentebetalinger og eksklusiv indvirkningen af netting aftaler.

Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)

Koncern
DKK 1.000

2010	Regnskabs- mæssig værdi	Forventet pengestrøm	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Mere end 5 år
Ikke afledte finansielle aktiver						
Likvide beholdninger	696.007	696.007	696.007	0	0	0
Obligationer	388.018	382.054	382.054	0	0	0
Ikke afledte finansielle forpligtelser						
Pantegæld i skibe	-4.447.562	-4.991.193	-789.218	-2.136.507	-1.852.480	-212.988
Lang bankgæld	-80.433	-81.948	-60.850	-21.098	0	0
Kassekredit	-295.782	-295.782	-295.782	0	0	0
Anden rentebærende gæld	-54.185	-54.540	-11.305	-18.033	-470	-24.732
Finansielle leasingforpligtelser	-84.641	-94.489	-16.975	-37.685	-39.829	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-518.414	-518.414	-518.414	0	0	0
Afledte finansielle aktiver						
Terminkontrakter	263	263	263	0	0	0
Oliekontrakter	2.406	2.406	2.406	0	0	0
Afledte finansielle forpligtelser						
Renteswaps	-69.803	-80.902	-32.788	-40.858	-7.256	0
Terminkontrakter	-51.779	-51.779	-51.779	0	0	0
	-4.515.905	-5.088.317	-696.381	-2.254.181	-1.900.035	-237.720

2009	Regnskabs- mæssig værdi	Forventet pengestrøm	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Mere end 5 år
Ikke afledte finansielle aktiver						
Likvide beholdninger	8.529	8.529	8.529	0	0	0
Ikke afledte finansielle forpligtelser						
Pantegæld i skibe	-3.446.447	-3.832.301	-649.578	-1.684.523	-1.224.704	-273.496
Lang bankgæld	-184.031	-187.065	-126.551	-60.514	0	0
Kassekredit	-457.202	-457.202	-457.202	0	0	0
Anden rentebærende gæld	-54.710	-56.491	-24.397	-3.279	1.324	-30.139
Finansielle leasingforpligtelser	-57.768	-67.991	-12.172	-24.343	-31.476	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-315.013	-315.013	-315.013	0	0	0
Afledte finansielle aktiver						
Terminkontrakter	472	472	472	0	0	0
Oliekontrakter	10.420	10.420	10.420	0	0	0
Afledte finansielle forpligtelser						
Renteswaps	-78.401	-93.667	-40.051	-39.209	-13.844	-563
Terminkontrakter	-1.747	-1.747	-1.747	0	0	0
	-4.575.898	-4.992.056	-1.607.290	-1.811.868	-1.268.700	-304.198

Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)

Moderselskab
DKK 1.000

2010	Regnskabs- mæssig værdi	Forventet pengestrøm	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Mere end 5 år
Ikke afledte finansielle aktiver						
Likvide beholdninger	242.045	242.045	242.045	0	0	0
Obligationer	388.018	382.054	382.054	0	0	0
Ikke afledte finansielle forpligtelser						
Pantegæld i skibe	-4.056.109	-4.564.822	-659.837	-2.037.097	-1.747.815	-120.073
Lang bankgæld	-59.635	-60.264	-60.264	0	0	0
Finansielle leasingforpligtelser	-33.809	-38.575	-4.783	-13.300	-20.492	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-75.286	-75.286	-75.286	0	0	0
Afledte finansielle aktiver						
Terminkontrakter	263	263	263	0	0	0
Oliekontrakter	2.406	2.406	2.406	0	0	0
Afledte finansielle forpligtelser						
Renteswaps	-67.016	-77.728	-30.953	-39.519	-7.256	0
Terminkontrakter	-51.779	-51.779	-51.779	0	0	0
	-3.710.902	-4.241.686	-256.134	-2.089.916	-1.775.563	-120.073

2009	Regnskabs- mæssig værdi	Forventet pengestrøm	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Mere end 5 år
Ikke afledte finansielle aktiver						
Likvide beholdninger	8.529	8.529	8.529	0	0	0
Ikke afledte finansielle forpligtelser						
Pantegæld i skibe	-2.958.380	-3.101.222	-502.476	-1.214.745	-1.224.704	-159.297
Lang bankgæld	-119.626	-122.298	-61.784	-60.514	0	0
Kassekredit	-440.003	-440.003	-440.003	0	0	0
Anden rentebærende gæld	-19.401	-20.403	-20.403	0	0	0
Finansielle leasingforpligtelser	0	0	0	0	0	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-85.311	-85.311	-85.311	0	0	0
Afledte finansielle aktiver						
Terminkontrakter	472	472	472	0	0	0
Oliekontrakter	10.420	10.420	10.420	0	0	0
Afledte finansielle forpligtelser						
Renteswaps	-74.745	-88.590	-36.602	-37.581	-13.844	-563
Terminkontrakter	-1.747	-1.747	-1.747	0	0	0
	-3.679.792	-3.840.153	-1.128.905	-1.312.840	-1.238.548	-159.860

Forudsætninger for forfaldstabellen:

Forfaldsanalysen er baseret på udiskonterede pengestrømme inklusive beregnede rentebetalinger. Rentebetalinger er beregnet på basis af eksisterende markedsbetingelser. De udiskonterede pengestrømme som relaterer sig til afledte finansielle forpligtelser bliver fremstillet som bruttotal medmindre parterne i henhold til kontrakten har ret eller forpligtelse til at opgøre mellemværendet til et nettobeløb.

Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)*Kreditrisici*

DFDS' primære finansielle aktiviteter er tilgodehavender fra salg, andre tilgodehavender, likvide beholdninger samt afledte finansielle instrumenter.

Kreditrisikoen kan primært henføres til tilgodehavender fra salg og og andre tilgodehavender.

Beløbene i balancen er fratrasket nedskrivning til imødegåelse af tab på dubiose tilgodehavender, der er opgjort på basis af en konkret vurdering af den nuværende økonomiske situation.

DFDS' risici vedrørende tilgodehavender fra salg anses ikke for usædvanlige, og der er ikke væsentlige risici knyttet til en enkelt kunde eller samarbejdspartner. Koncernens politik for påtagelse af kreditrisici medfører, at alle større kunder og andre samarbejdspartnere løbende kreditvurderes. DFDS har modtaget sikkerhed for betaling i form af stillede bankgarantier fra enkelte kunder. Garantierne udgør i alt DKK 184,8 mio. i 2010 (2009: 3,3 mio.) . Der er ikke andre nedskrivninger på tilgodehavender end de i note 15 anførte, ligesom der ikke er tegnet forsikringer for nogen af tilgodehavenderne.

Kreditrisikoen på likvide beholdninger og afledte finansielle instrumenter er begrænset, idet DFDS A/S og 100% ejede datterselskaber indenfor koncernen anvender finansielle samarbejdspartnere, der som minimum oppebærer en solid kreditvurdering (P-1 fra Moody's). Denne kreditvurdering bliver løbende overvåget.

Kapitalstyring

Koncernen vurderer løbende behovet for tilpasning af kapitalstrukturen for at afveje kravet for egenkapitalforrentning mod den øgede usikkerhed, som er forbundet med fremmedkapital. Egenkapitalens andel af de samlede passiver udgjorde ved udgangen af 2010 46% (2009: 39%). Målsætningen er en egenkapitalandel på ca. 40%.

Koncernens kapitalomkostning (WACC) var 6,5% (2009: 7,0%) og forrentningen af den investerede kapital (ROIC) totalt 7,2% (2009: 2,1%).

Koncernens udbyttepolitik er en udbyttebetaling på omkring 30% af årets resultat efter minoritetsinteresser, dog under hensyntagen til væsentlige investeringer. For 2010 foreslås udloddet DKK 8 pr. aktie svarende til 23% af resultat efter minoritetsinteresser (2009: DKK 0 pr. aktie svarende til 0%).

Koncern
DKK 1.000

2010

Forventede fremtidige transaktioner	Sikringsinstrument	Restløbetid	Beregningsmæssig hovedstol	Forventet indregning på resultatopgørelsen				Dagsværdi
				0-1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	
Renter	Renteswaps	0-5 år	1.023.082	-18.182	-37.822	-4.214	0	-69.803
Varekøb	Oliekontrakter, tons	0-6 måneder	8.000	2.406				2.406
				-15.776	-37.822	-4.214	0	-67.397

Koncern
DKK 1.000

2009

Forventede fremtidige transaktioner	Sikringsinstrument	Restløbetid	Beregningsmæssig hovedstol	Forventet indregning på resultatopgørelsen				Dagsværdi
				0-1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	
Renter	Renteswaps	0-6 år	1.350.659	-17.671	-32.691	-21.672	-915	-78.401
Varekøb	Oliekontrakter, tons	0-6 måneder	12.000	10.420				10.420
				-7.251	-32.691	-21.672	-915	-67.981

For 2010 er indregnet DKK -1,9 mio. (2009: DKK -5,4 mio.) i resultatopgørelsen som følge af ineffektivitet.

Dagsværdierne er opgjort ved at tilbagediskontere de forventede fremtidige rentebetalinger. Diskonteringssatsen for den enkelte rentebetaling er fastsat ud fra en swaprentekurve, der er beregnet ud fra en bredt sammensat vifte af markedsrenter.

Note 28 Finansielle risici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter (fortsat)

Moderselskab
DKK 1.000

2010				Forventet indregning på resultatopgørelsen				
Forventede fremtidige transaktioner	Sikringsinstrument	Restløbetid	Beregningsmæssig hovedstol	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	Dagsværdi
Renter	Renteswaps	0-5 år	944.582	-17.787	-37.493	-4.214	0	-67.016
Varekøb	Oliekontrakter, tons	0-6 måneder	8.000	2.406				2.406
				-15.381	-37.493	-4.214	0	-64.610

Moderselskab
DKK 1.000

2009				Forventet indregning på resultatopgørelsen				
Forventede fremtidige transaktioner	Sikringsinstrument	Restløbetid	Beregningsmæssig hovedstol	0-1 år	1-3 år	3-5 år	Over 5 år	Dagsværdi
Renter	Renteswaps	0-6 år	1.174.963	-16.529	-31.320	-21.672	-915	-74.745
Varekøb	Oliekontrakter, tons	0-6 måneder	12.000	10.420				10.420
				-6.109	-31.320	-21.672	-915	-64.325

For 2010 er indregnet DKK -1,9 mio. (2009: DKK -4,3 mio.) i resultatopgørelsen som følge af ineffektivitet.

Dagsværdierne på renteswaps er opgjort ved at tilbagediskontere de forventede fremtidige rentebetalinger. Diskonteringssatsen for den enkelte rentebetaling er fastsat ud fra en swaprentekurve, der er beregnet ud fra en bredt sammensat vifte af markedsrenter. Dagsværdien på valutaterminer er baseret på rentekurveberøring i DFDS Treasury system. Beregninger er foretaget ud fra en vifte af sammensatte markedsrenter i de forskellige valutaer. Oliekontrakter opgøres på baggrund af Morgan Stanleys kvotering af forwardkurven.

Operationelle risici

Operationelle risici opstår fra pengestrømstransaktioner. Størrelsen af transaktionerne udført gennem det finansielle år er påvirket af ændringer i forskellige markedssatser såsom renter og valutakurser. Valutarisici vurderes løbende igennem året for at sikre overensstemmelse med den finansielle risikopolitik.

Cash flow risici

Omkring 85% af DFDS' omsætning blev faktureret i usikret fremmed valuta (2009: 79%) og de væsentligste nettoindtægtsvalutaer var SEK, GBP og NOK. USD var væsentligste nettoudgiftsvaluta. EUR bliver betragtet som en ubetydelig risiko i betragtning af kronens faste bånd til EUR. For datterselskaberne er den omsatte valuta primært deres funktionelle valutaer. Tabellen nedenfor viser den usikrede valuta cash flow eksponering.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Hypotetisk effekt af ændring overfor DKK indenfor rimelighedens grænser	2010	2009
-21,2	-34,7	SEK, effekt på resultatopg., 10% svækkelse	-36,3	-21,2
-7,7	-9,9	NOK, effekt på resultatopg., 10% svækkelse	-9,9	-7,7
9,4	2,2	GBP, effekt på resultatopg., 10% svækkelse	-11,4	9,4
-41,5	-43,8	USD, effekt på resultatopg., 10% styrkelse	-59,6	-48,8

Olierisici

Omkostningen til bunker udgør en særskilt og væsentlig driftsmæssig risiko som følge af betydelige udsving i olieprisen og en samlet årlig bunkeromkostning på ca. DKK 1.343 mio. svarende til 13,6% af Koncernens omsætning (2009: DKK 794 mio. eller 12,1% af Koncernens omsætning).

Bunkeromkostninger for fragtområdet afdækkes primært gennem bunkerklausuler BAF og for passagerområdet indregnes bunkeromkostningen så vidt muligt i billetprisen. Herudover afdækkes den resterende del af bunkeromkostningerne primært ved brug af olieswaps.

Bunkerforbruget i 2010 var på ca. 483.000 tons (2009: 402.000 tons). En stigning på 10% i bunkerprisen i forhold til niveauet ultimo 2010 ville have betydet øgede omkostninger for Koncernen på DKK 30,8 mio. (2009: DKK 14,0 mio.). For moderselskabet ville en tilsvarende stigning have betydet øgede omkostninger på DKK 24,9 mio. (2009: DKK 7,4 mio.).

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 29 Ikke-likvide driftsposter	2010	2009
-167	-260	Regulering af hensættelser m.v.	386	-2.145
-402	172	Årets forskydning i nedskrivning af varelager	508	-402
-162	336	Ydelsesbaserede pensionsordninger indregnet i resultatopgørelsen	358	9.995
807	838	Dagsværdi af tildelte aktieoptioner indregnet i resultatopgørelsen	838	807
76	1.086	Ikke-likvide driftsposter	2.090	8.255

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 30 Ændring i driftskapital	2010	2009
3.238	-15.082	Ændring i varebeholdninger	-14.313	4.306
257.281	174.029	Ændring i tilgodehavender	-59.054	119.080
-4.762	70.035	Ændring i leverandørgæld og anden gæld	4.911	-36.637
255.757	228.982	Ændring i driftskapital	-68.456	86.749

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 31 Nettoinvestering i langfristede aktiver	2010	2009
-1.521	-165	Investeringer	-50.448	-2.483
0	0	Salg	2.642	1.072
-1.521	-165	Ejendomme og terminaler, netto	-47.806	-1.411
-10.907	-42.670	Investeringer	-48.716	-69.858
527	435	Salg	6.562	18.007
-10.380	-42.235	Driftsmateriel m.v., netto	-42.154	-51.851

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 32 Ændring i andre finansielle lån	2010	2009
-77.963	-89.360	Afdrag og indfrielse af lån	-1.350.586	-98.487
60.910	37.927	Optagelse af lån	61.768	60.083
-17.053	-51.433	Ændring i andre finansielle lån, netto	-1.288.818	-38.404

Note 33 Køb og salg af virksomheder og aktiviteter**Køb af virksomheder og aktiviteter (2010)**

DFDS overtog den 12. juli 2010 alle aktier og stemmeandele i Norfolk Holdings B.V., der var moderselskab i Norfolkline-koncernen. Norfolkline var forud for overtagelsen et førende rederi og logistikvirksomhed med et stærkt søbaseret rutenetværk i Nordsøen, Den Engelske Kanal og Det Irske Hav kombineret med betydelige logistikaktiviteter i Nordeuropa. Norfolklines aktiviteter var delt på to forretningsområder: Ferry og Logistics. Hvert forretningsområde havde egen ledelse og organisation. Forretningsområdet Ferry omfattede transport af fragtenheder, passagerer og personbiler på ro-ro- og ro-pax-skibe på de nordeuropæiske ruter. Forretningsområdet Logistics omfattede primært dør-til-dør levering af hel- og partlæs trailere i Europa, med fokus på områderne Storbritannien, Irland, Tyskland, Benelux, Italien og Skandinavien. Logistics benyttede Ferry til søtransport i relevant omfang. Til understøttelse af Ferrys aktiviteter havde koncernen en havneterminal i Vlaardingen ved Rotterdam i Holland, som er centralt beliggende i forhold til transport af varer til og fra Holland og Tyskland. Derudover opererede koncernen havneterminaler i Dunkerque, Liverpool, Dublin og Belfast.

Ferry-aktiviteterne indgår efter overtagelsen i DFDS Koncernens Shipping segment mens Logistics-aktiviteterne efter overtagelsen indgår i DFDS Koncernens Logistics segment.

Gennem overtagelsen skabes Nordeuropas førende søbaserede transportnetværk ved at kombinere to komplementære rederier. Overtagelsen af Norfolkline udvider DFDS' ro-ro-rutenetværk med to nye markeder, Den Engelske Kanal og Det Irske Hav, og i Nordsøen er der mulighed for at kombinere aktiviteterne. Derudover styrkes muligheden for at sikre øget volumen i hele netværket.

Vederlaget for Norfolk Holdings B.V. på gældfri basis består af (i) en fast kontant betaling på EUR 170 mio. (svarende til ca. DKK 1,3 mia.) reguleret for nettorentebærende gæld m.v., (ii) en variabel kontant betaling svarende til det provenu som DFDS modtog fra den rettede emission til A.P. Møller - Mærsk svarende til 28,2 % af den samlede aktiekapital i DFDS efter gennemførelse af kapitaludvidelserne den 12. juli 2010, samt (iii) egne aktier i DFDS svarende til 0,6 % af DFDS' samlede aktiekapital efter gennemførelse af kapitaludvidelserne den 12. juli 2010.

Dagsværdien af de overtagne aktiver og forpligtelser pr. overtagelsestidspunktet samt købsvederlaget kan opgøres således:

DKK mio.	Dagsværdi på overtagelsestidspunktet
Langfristede immaterielle aktiver	8
Skibe	1.961
Grunde og bygninger	116
Terminaler	377
Øvrige langfristede materielle aktiver	83
Langfristede materielle aktiver	2.537
Kapitalandel i associeret virksomhed	28
Langfristede aktiver i alt	2.573
Tilgodehavender fra salg	747
Andre kortfristede aktiver	209
Likvide beholdninger	47
Kortfristede aktiver i alt	1.003
Aktiver i alt	3.576
Rentebærende gældsforpligtelser	997
Pensionsforpligtelser	84
Andre hensatte forpligtelser	11
Negativ markedsværdi af charteraftaler m.v.	82
Langfristede forpligtelser i alt	1.174
Rentebærende gældsforpligtelser	223
Leverandører af varer og tjenesteydelser	258
Negativ markedsværdi af charteraftaler m.v.	70
Andre kortfristede forpligtelser	496
Kortfristede forpligtelser i alt	1.047
Forpligtelser i alt	2.221
Dagsværdi af overtagne nettoaktiver	1.355
Goodwill	109
Samlet købsvederlag	1.464
Overtagne likvide beholdninger	-47
Likviditetsforbrug, netto	1.417

Note 33 Køb og salg af virksomheder og aktiviteter (fortsat)

DKK mio.	Dagsværdi på overtagelsestidspunktet
Elementer af det samlede købsvederlag kan specificeres således:	
DKK mio.	
Kontant vederlag	1.431
Dagsværdi af egne aktier i DFDS A/S overdraget til A. P. Møller - Mærsk	33
I alt	1.464

I alt er overdraget 89.137 stk. egne aktier til A. P. Møller - Mærsk, som repræsenterer en dagsværdi på DKK 33 mio. opgjort på baggrund af børskursen på ombytningdagen (DKK 372,92).

De overtagne aktiver, forpligtelser og eventuelforpligtelser er opgjort til dagsværdier pr. overtagelsestidspunktet i overensstemmelse med bestemmelserne i IFRS 3. Eventuelle justeringer til de opgjorte dagsværdier vil blive indregnet indenfor 12 måneder efter overtagelsestidspunktet.

I forbindelse med overtagelsen af Nordfolkligne-koncernen udgør goodwill DKK 109 mio., som repræsenterer værdien af synergier i de overtagne virksomheder, primært ved sammenkøring af it-systemer og salgskanaler, bedre udnyttelse af skibe samt reducerede omkostninger til koncernfunktioner. Goodwillen er allokateret til forretningsområdet North Sea. Den indregnede goodwill er ikke skattemæssigt fradragsberettiget.

Dagsværdien pr. overtagelsestidspunktet af de overtagne skibe er opgjort på baggrund af indhentede vurderinger fra uafhængige mæglere fratrasket skønnede salgsmkostninger. De indhentede vurderinger er sammenholdt og vurderet i forhold til andre rimeligt sammenlignelige salg i markedet omkring overtagelsestidspunktet; aktuelle charterrater for sammenlignelige skibe omkring overtagelsestidspunktet samt sammenlignelige eksisterende skibe i DFDS Koncernen.

Tilgodehavender fra salg er på overtagelsestidspunktet indregnet med en dagsværdi på DKK 747 mio. Bruttotilgodehavendet før nedskrivning til dagsværdi er pr. overtagelsestidspunktet DKK 782 mio., hvoraf DKK 31 mio. allerede var nedskrevet før overtagelsestidspunktet.

I købsprisallokeringen er identificeret enkelte charteraftaler m.v., hvor de aftalte betalinger skønnes at overstige markedspriserne på overtagelsestidspunktet, hvorved aftalerne har negativ markedsværdi. Aftalerne udløber alle i 2. halvår 2012. Det er anslået, at disse aftaler m.v. har en samlet tilbagediskonteret negativ markedsværdi på overtagelsestidspunktet på DKK 152 mio., som er indregnet som andre hensatte forpligtelser.

Koncernen har afholdt transaktions- og integrationsomkostninger vedrørende overtagelsen med i alt DKK 60 mio., hvoraf DKK 35 mio. er indregnet i "Særlige poster" i 2010 mens DKK 25 mio. blev indregnet i 2009. Transaktions- og integrationsomkostningerne til juridiske rådgivere, revisorer, konsulenter og andre specialister.

Af omsætningen for 2010 på DKK 9.867 mio. vedrører DKK 2.516 mio. den overtagne Norfolkligne-koncern. Af årets resultat før skat på DKK 547 mio. vedrører DKK 197 mio. den overtagne Norfolkligne-koncern.

Såfremt virksomhedsovertagelsen var sket ved regnskabsårets begyndelse ville den samlede omsætning for året udgøre ca. DKK 12.097 mio. og resultat før skat ca. DKK 595 mio.

Køb af virksomheder og aktiviteter (2009)

Koncernen og moderselskabet har ikke købt virksomheder eller aktiviteter i 2009.

Der er den 17. december 2009 indgået aftale om at erhverve 100% af aktierne i Norfolk Holding B.V.-koncernen fra A. P. Møller - Mærsk A/S, som blev gennemført i 2010, jf. ovenfor.

Note 33 Køb og salg af virksomheder og aktiviteter (fortsat)**Salg af virksomheder og aktiviteter (2010)**

Den 1. december 2010 har koncernen solgt to ruter i den nordlige del af Det Irske Hav til Stena Line. Den solgte aktivitet omfatter ruterne Belfast-Birkenhead og Belfast-Heysham samt to ro-ro-skibe (Hibernia Seaways og Scotia Seaways). Herudover overtager Stena Line driften af havneterminaler i Belfast, Birkenhead og Heysham. Aktiviteten samt de to skibe indgik i Shipping segmentet.

Stena Line overtager et selskab, som ejer og varetager driften af ruterne og de to skibe. Den samlede salgssum på gældfri basis og ekskl. arbejdskapital udgør DKK 354 mio. (EUR 47,5 mio.) og medfører en regnskabsmæssig avance i 2010 på DKK 200 mio.

DKK mio.	Regnskabsmæssig værdi på salgstidspunktet
Materielle aktiver	145
Varebeholdninger	8
Andre kortfristede aktiver	9
Rentebærende forpligtelser, kortfristede	-65
Kortfristede forpligtelser	-5
Regnskabsmæssig værdi af nettoaktiver	92
Omkostninger relateret til transaktionen	9
Avance ved salg af aktiviteten	200
Faktisk kontant salgssum	301
Heraf tilgodehavende salgssum	-3
Likviditetseffekt, netto	298

Avancen ved salg er indregnet under "Særlige poster" i resultatopgørelsen, jf. note 7.

Salg af virksomheder og aktiviteter (2009)

Koncernen og moderselskabet har ikke solgt virksomheder eller aktiviteter i 2009.

Moderselskab DKK 1.000				Koncern DKK 1.000	
2009	2010	Note 34	Køb af minoritetsinteresser	2010	2009
-935	-606	AB DFDS LISCO		-606	-935
-111.673	0	Halléns N.V.		0	-38.494
-112.608	-606	Kontant købesum		-606	-39.429

2010*AB DFDS LISCO*

I 2010 er der opkøbt aktier i AB DFDS LISCO for i alt DKK 0,6 mio. svarende til en ejerandel på 0,2%, hvorefter selskabet ejes 96,2%. Negativ goodwill ved opkøbet udgør DKK 1,1 mio., som er indregnet direkte over egenkapitalen

Halléns N.V.

DFDS A/S har i 2009 opkøbt 20% af aktierne i Halléns N.V. for DKK 38,5 mio. Herudover har DFDS A/S i 2009 opkøbt 42% af aktierne i Halléns N.V. fra det koncernforbundne selskab DFDS Tor Line N.V. DFDS A/S' ejerandel udgør herefter 100%.

2009*AB DFDS LISCO*

I 2009 er der opkøbt aktier i AB DFDS LISCO for i alt DKK 0,9 mio. svarende til en ejerandel på 0,2%, hvorefter selskabet ejes 96,0%.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 35	Aktiver og forpligtelser bestemt for salg	2010	2009
0	0		Langfristede aktiver, [se note 12]	159.970	10.984
0	0		Aktiver bestemt for salg i alt	159.970	10.984

2010

Terminalaktiver i Maasvlakte og det tidligere Norfolkline domicil i Scheveningen er i december 2010 sat til salg og forventes afhændet i løbet af 2011.

2009

Fragskibet Tor Anglia er sat til salg og forventes afhændet i løbet af 2010.

Passagerskibet Queen of Scandinavia er ultimo 2009 tilbageført til langfristede materielle aktiver, idet det vurderes mere sandsynligt at kunne udcharre skibet end at sælge det. Skibet er nedskrevet med DKK 53,0 mio. i 2009, se note 39.

Note 36 Garantier og eventualforpligtelser m.v.

Garantier og eventualforpligtelser udgør DKK 114,0 mio. (2009: 88,0 mio.) for Koncernen. Garantier og eventualforpligtelser udgør DKK 461,1 mio. (2009: 576,7 mio.) for moderselskabet. Der er af DFDS A/S afgivet en ulimiteret garanti vedrørende et datterselskab til dækning af eventuelle forpligtelser i henhold til en betalingsserviceaftale for betalingskort.

Datterselskaberne har stillet garantier overfor moderselskabet til en værdi af DKK 900,9 mio (2009: DKK 1.020,0 mio.).

Koncernen og moderselskabet er både ultimo 2009 og 2010 part i forskellige retssager. Udfaldet af disse retssager forventes ikke at påvirke Koncernen og moderselskabet væsentligt økonomisk ud over det i balancen indregnede.

2010

Vedrørende den i 2005 konstaterede forureningsskade på en grund i et af Koncernens selskaber, har Koncernen på nuværende tidspunkt fortsat ikke en forpligtelse til at rense grunden. Såfremt en sådan skulle opstå, har Koncernen mulighed for at få omkostningen hertil reguleret i den oprindelige købesum for selskabet. Sælger har deponeret DKK 24,0 mio. på bankkonto i DFDS' navn til dækning heraf.

2009

Moderselskabet er involveret i en skattesag vedrørende fortolkning af tonnageskatteloven, der ikke forventes at have væsentlig effekt på den finansielle stilling. Af hensyn til sagsforløbet og udfaldet af sagen kan der ikke gives yderligere oplysninger herom.

Som en del af overgangsreglerne fra det gamle tonnageskattesystem til det nye tonnageskattesystem i Norge kunne virksomhederne vælge at 1/3 af den beregnede skat ved overgangen i stedet kunne anvendes til investeringer i miljøforbedrende foranstaltninger. Hidtil har denne forpligtelse været indregnet som en langfristet forpligtelse, da investeringerne skulle foretages inden et bestemt tidspunkt. Tidsfristen er primo 2009 blevet fjernet og forpligtelsen overgår til at være en eventualforpligtelse. Der er krav om at der skal foretages investeringer i miljøforbedrende foranstaltninger på mindst NOK 37,3 mio., men uden tidsfrist.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Note 37 Kontraktlige forpligtelser	2010	2009
0	363.775	Kontrahering af skibe og ombygninger, løbetid 0-1 år	363.775	0
0	363.775	Kontrahering af nybygninger og ombygninger, løbetid 1-5 år	363.775	0
0	727.550	Kontraktlige forpligtelser i alt	727.550	0

Kontraktlige forpligtelser i 2010 omfatter køb af to ro-ro skibe til levering i 2012, som led i den i november 2010 indgåede udvidede aftale med det danske og tyske forsvar.

2009	2010	Operationelle leasingforpligtelser (leasingtager)	2010	2009
Minimum leasingydelse				
23.733	18.831	0 - 1 år	271.044	35.675
65.818	77.321	1 - 5 år	88.287	80.647
0	77.321	Over 5 år	108.816	29.182
89.551	173.473	Ejendomme i alt	468.147	145.504
9.808	12.753	0 - 1 år	103.786	90.729
41.748	53.175	1 - 5 år	394.447	355.525
113.240	127.412	Over 5 år	1.367.696	1.340.542
164.796	193.340	Terminaler i alt	1.865.929	1.786.796
799.956	807.428	0 - 1 år	609.168	401.087
865.562	888.149	1 - 5 år	959.591	807.443
692.096	529.110	Over 5 år	529.110	692.096
2.357.614	2.224.687	Skibe i alt	2.097.869	1.900.626
35.512	55.169	0 - 1 år	558.815	56.766
52.344	51.655	1 til 5 år	329.306	86.212
157	0	Over 5 år	0	157
88.013	106.824	Driftsmidler m.v. i alt	888.121	143.135
<i>Samlede leasingkontrakter forventes afviklet som følger</i>				
869.009	894.181	0 - 1 år	1.542.813	584.257
1.025.472	1.070.300	1 - 5 år	1.771.631	1.329.827
805.493	733.843	Over 5 år	2.005.622	2.061.977
2.699.974	2.698.324	Minimum leasingydelse i alt	5.320.066	3.976.061

De opgjorte forpligtelser er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeomkostninger indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2010 for Koncernen DKK 1.796,0 mio. (2009: DKK 734,2 mio.) og for moderselskabet DKK 817,3 mio. (2009: DKK 947,5 mio.).

Leasingkontrakter på skibe har typisk en leasingperiode på 1 og 8 år. De fleste leasingkontrakter vedrørende skibe har en option til forlængelse af leasingperioden. Øvrige aftaler er almindelige lejeaftaler med en minimum lejeperiode, hvor lejeaftalen herefter kan opsiges med et varsel på mellem 1 og 12 måneder.

Fremtidige minimumsfremlejeudgifter, som forventes modtaget i henhold til certepartier, udgør i 2010 for Koncernen DKK 36,3 mio. (2009: DKK 177,0 mio.) og for moderselskabet DKK 236,7 mio. (2009: DKK 243,9 mio.).

Der er ikke indgået væsentlige aftaler som får virkning, ændres eller udløber, hvis kontrollen med selskabet ændres som følge af et gennemført overtagelses-tilbud.

Der foreligger ingen optioner til køb af operationelt leasede aktiver.

Note 37 Kontraktlige forpligtelser (fortsat)Moderselskab
DKK 1.000Koncern
DKK 1.000

2009	2010	Operationelle leasingforpligtelser (leasinggiver)	2010	2009
Minimum leasingydelser				
		<i>Skibe</i>		
0	32.011	0 - 1 år	68.722	16.067
0	32.098	1 - 5 år	167.901	0
0	5.174	Over 5 år	0	0
0	69.283	Skibe i alt	236.623	16.067

De opgjorte minimum leasingydelser er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeindtægter indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2010 for Koncernen DKK 279,1 mio. (2009: DKK 308,2 mio.) og for moderselskabet DKK 327,7 mio. (2009: DKK 388,7 mio.).

Aftalerne er indgået på almindelige vilkår.

2009	2010	Finansielle leasingforpligtelser (leasingtager)	2010	2009
Minimum leasingydelser				
0	6.056	0 - 1 år	20.160	12.174
0	30.828	1 - 5 år	74.548	55.827
0	0	Over 5 år	0	0
0	36.884	Minimum leasingydelser i alt	94.708	68.001
0	-3.075	Finansieringselement	-10.067	-10.232
0	33.809	I alt	84.641	57.769
Indregning i balancen				
0	3.805	Kortfristede	15.218	8.930
0	30.004	Langfristede	69.423	48.839
0	33.809	I alt	84.641	57.769

I 2010 vedrører de finansielle leasingkontrakter indregnet i regnskabet alene leasing af fragtrelaterede driftsmidler. Aftalerne er indgået i 2009 og løber indtil 2014.

Note 38 Nærtstående parter

Koncernens nærtstående parter med bestemmende indflydelse er Lauritzen Fonden, København, der via aktionæroverenskomst kontrollerer mere end 50% af stemmerne i DFDS A/S. Lauritzen Fondens bestyrelses- og direktionsmedlemmer er ligeledes nærtstående parter.

Nærtstående parter omfatter herudover samtlige selskaber ejet af Lauritzen Fonden, DFDS' tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder, jf. note 43 og note 14, samt disse virksomheders bestyrelse, direktion, ledende medarbejdere og disse personers nærtstående familiemedlemmer.

Der har bortset fra koncerninterne transaktioner (primært charterhyre, handel med skibe samt kommissioner o.lign.), der er elimineret i koncernregnskabet, normale bestyrelses- og direktionsvederlag (oplyst i note 4), aktiebaseret vederlæggelse til direktionen (oplyst i note 20) samt de nedenfor anførte transaktioner ikke i årets løb været gennemført transaktioner med nærtstående parter.

Koncern
DKK 1.000

2010	Salg af ydelse	Køb af ydelse	Køb af aktiver	Tilgodeha- vender	Gæld
Associerede virksomheder	3.090	13.590	0	7.833	567
2009					
Associerede virksomheder	925	7.119	0	2.799	4.032

Moderselskab
DKK 1.000

2010	Salg af ydelse	Køb af ydelse	Køb af aktiver	Tilgodeha- vender	Gæld
Associerede virksomheder	0	0	0	4.486	0
Tilknyttede virksomheder	390.021	1.055.307	0	2.103.512	932.762
2009					
Associerede virksomheder	0	0	0	1.140	0
Tilknyttede virksomheder	288.010	984.971	111.673	1.523.268	533.702

Note 39 Værdiforringelsestest

Indledning

Der foretages som minimum ved udgangen af hvert år værdiforringelsestest af goodwill. Øvrige langfristede immaterielle, materielle og finansielle aktiver testes for værdiforringelse, hvis der er indikation på værdiforringelse.

Definition af pengestrømsfrembringende enheder

I forbindelse med overtagelsen af Norfolkline-koncernen er der foretaget visse ledelsesmæssige og organisatoriske ændringer. På baggrund heraf er koncernens pengestrømsfrembringende enheder revurderet og består herefter af følgende ni pengestrømsfrembringende enheder:

Shipping:

- Forretningsområderne North Sea, Baltic Sea og Irish Sea
- Forretningsområdet English Channel
- Ruten København - Oslo, som indgår i forretningsområdet Passenger
- Ruten Amsterdam - Newcastle, som indgår i forretningsområdet Passenger

Logistics:

- Forretningsområderne Nordic transport og Continental transport
- Forretningsområdet European contract
- Forretningsområdet Intermodal
- Sideport-aktiviteten, som indgår i forretningsområdet Nordic contract
- Charter-aktiviteten, som indgår i forretningsområdet Nordic contract

I opdelingen på pengestrømsfrembringende enheder tages udgangspunkt i den interne organisering i de to segmenter, Shipping og Logistics, og deres forretningsområder, herunder den strategiske, operationelle og salgsmæssige styring heraf individuelt og på tværs af forretningsområderne samt karakteren af de til kunderne leverede ydelser.

Langfristede immaterielle og materielle aktiver henføres til ovenstående pengestrømsfrembringende enheder med mindre dette ikke er muligt med rimelig sikkerhed. Software og andre aktiver, som ikke med rimelig sikkerhed kan henføres til én eller flere af ovenstående pengestrømsfrembringende enheder testes for værdiforringelse ud fra koncernens indtjening.

Grundlag for værdiforringelsestest og beregning af genindvindingsværdi

Værdiforringelsestest foretages på baggrund af ledelsesgodkendte budgetter og forretningsplaner. Væsentlige parametre er udviklingen i omsætning, EBIT margin, fremtidige investeringer samt vækstforventninger i terminalperioden. Disse parametre fastsættes specifikt for den enkelte pengestrømsfrembringende enhed.

Ved værdiforringelsestesten for de pengestrømsfrembringende enheder sammenholdes genindvindingsværdien med den regnskabsmæssige værdi af de enkelte pengestrømsfrembringende enheder. Genindvindingsværdien er den højeste værdi af nytteværdien og nettorealisationsværdien. Hvis genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi foretages nedskrivning heraf til denne lavere værdi.

Nytteværdien opgøres som den tilbagediskonterede værdi af fremtidige netto-pengestrømme pr. pengestrømsfrembringende enhed. Nettorealisationsværdien opgøres som dagsværdien af de langfristede aktiver med fradrag af skønnede salgsmkostninger.

Nettorealisationsværdien for koncernens væsentligste aktiver, skibe, fastsættes på baggrund af gennemsnittet af flere uvildige mæglervurderinger. Mæglernes opdrag er at vurdere det enkelte skib i en "villig køber - villig sælger" situation. De vurderinger som er indhentet pr. 31. december 2010 er - grundet den økonomiske og finansielle situation i verdensøkonomien - fortsat foretaget i et ustabil og usikkert marked med få sammenlignelige transaktioner, hvorfor vurderingerne fortsat er behæftet med større usikkerhed end i et normalt og stabilt marked. Ledelsen vurderer dog, at stabiliteten er større end pr. 31. december 2009. Da der er indhentet vurderinger fra forskellige mæglere, anser ledelsen et gennemsnit af disse som det bedste og mest valide udtryk for skibenes nettorealisationsværdi.

Fastlæggelse af diskonteringsrente

Ledelsen fastsætter en diskonteringsrente for hver pengestrømsfrembringende enhed med udgangspunkt i en risikofri rente med tillæg af en risikopræmie tilknyttet det enkelte forretningsområde. Den risikofrie rente er fastlagt til en 10-årig dansk risikofri rente ultimo året. Risikopræmien beregnes som en generel aktiemarkedsrisikopræmie på 5% multipliceret med den ugearede betaværdi for den enkelte pengestrømsfrembringende enhed. Herudover tillægges eventuelt yderligere risikotillæg, hvis særlige forhold og/eller usikkerheder tilsiger dette.

De ugearede betaværdier er opgjort ved at indhente peer-group selskabers ugearede betaværdier for hvert forretningsområde via Bloombergs database. Validiteten af hvert enkelt peer-group selskabs ugearede betaværdi er vurderet, således at dem med lavest validitet er sorteret fra. Der er generelt få peer-group selskaber, da der kun findes værdier for børsnoterede selskaber.

Diskonteringsrenter før skat anvendt i de to segmenter er inden for følgende intervaller:

	2010	2009
Shipping	6,5% - 8,0%	7,0% - 8,0%
Logistics	7,0% - 10,4%	8,0%

Note 39 Værdiforringelsestest (fortsat)

Følsomhedsanalyse

Ved udarbejdelse af værdiforringelsestests udarbejdes følsomhedsanalyser af indtjeningsgrundlaget ud fra relevante risikofaktorer og scenarier, som ledelsen kan opføre med rimelig pålidelighed.

Der udarbejdes følsomhedsanalyser ved at ændre estimaterne indenfor sandsynlige udfald. Ingen af disse beregninger giver anledning til ændring af nedenstående resultat af de foretagne værdiforringelsestest.

Nedskrivningsrækkefølge

Opstår der nedskrivningsbehov nedskrives først goodwill og derefter de primære langfristede immaterielle og materielle aktiver i de enkelte pengestrømsfrembringende enheder. Nedskrivninger fordeles efter aktivernes regnskabsmæssige værdi med mindre det medfører en nedskrivning til en værdi lavere end nettorealisationseværdi, aktivets nytteværdi (såfremt den kan opgøres) eller nul.

Værdiforringelsestest for 2010

På baggrund af de foretagne værdiforringelsestest er der fundet grundlag for at foretage følgende nedskrivninger:

For de to passagerskibe på Amsterdam - Newcastle har der været indikation på værdiforringelse og den foretagne værdiforringelsestest har medført behov for at nedskrive det ene skib med DKK 20 mio. og det andet skib med DKK 40 mio., idet de regnskabsmæssige værdier oversteg såvel nytteværdien som gennemsnittet af de indhentede mæglervurderinger. Det ene skib er nedskrevet til dets nytteværdi, mens det andet skib er nedskrevet til dets nettorealisationseværdi, som er et gennemsnit af to indhentede mæglervurderinger.

Den foretagne værdiforringelsestest af sideport-aktiviteten i forretningsområdet "Nordic contract", og den dertil hørende goodwill på DKK 30 mio., har vist behov for at nedskrive goodwillen fuldt ud samt nedskrive de tre sideport skibe med i alt DKK 60 mio., idet de regnskabsmæssige værdier oversteg såvel nytteværdien som gennemsnittet af de indhentede mæglervurderinger (to vurderinger pr. skib). De tre skibe er nedskrevet til deres nettorealisationseværdi.

Den foretagne værdiforringelsestest af goodwill henførbart til den pengestrømsfrembringende enhed "Nordic transport og Continental transport" har vist behov for nedskrivning med DKK 30 mio. af en samlet goodwill på DKK 58 mio., idet den regnskabsmæssige værdi oversteg nytteværdien.

Den foretagne værdiforringelsestest af goodwill henførbart til den pengestrømsfrembringende enhed "Intermodal" har vist behov for nedskrivning med DKK 60 mio. af en samlet goodwill på DKK 179 mio., idet den regnskabsmæssige værdi oversteg nytteværdien.

Årets foretagne nedskrivninger udgør i alt DKK 240 mio. som er indregnet under Særlige poster.

2009

For to passagerskibe er nytteværdien lavere end den regnskabsmæssige værdi. Hvert skibs nettorealisationseværdi - opgjort som gennemsnittet af fire indhentede mæglervurderinger - overstiger den regnskabsmæssige værdi. På denne baggrund er der ikke fundet grundlag for at foretage nedskrivning på nogle af de to passagerskibe.

Genindvindingsværdien af passagerskibet Queen of Scandinavia er lavere end den regnskabsmæssige værdi, hvorfor der i 2009 er foretaget nedskrivning heraf med DKK 53 mio.

Genindvindingsværdien af ro-ro skibet Tor Anglia, der er klassificeret som aktiv bestemt for salg, er lavere end den regnskabsmæssige værdi, hvorfor der i 2009 er foretaget nedskrivning heraf med DKK 6 mio.

Værdiforringelsestest af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder (Moderselskab)

Der foretages værdiforringelsestest for de enkelte tilknyttede og associerede virksomheder i moderselskabet, hvis der er indikation på værdiforringelse. Den enkelte virksomhed betragtes som den laveste pengestrømsfrembringende enhed.

Den estimerede nytteværdi af pengestrømmene baseres på det ledelsesgodkendte budget for det kommende regnskabsår. Forventninger til pengestrømmene justeres for usikkerhed baseret på historiske resultater og tager højde for forventninger til mulige udsving i de fremtidige pengestrømme.

Moderselskabet anvender en diskonteringsrente, der er fastlagt for den enkelte tilknyttede og associerede virksomhed efter hvilket forretningsområde den tilhører. De anvendte diskonteringsrenter for 2010 og 2009 fremgår af ovenstående tabel.

I 2010 er der foretaget nedskrivning med DKK 302,7 mio. af kapitalandele i DFDS Logistics Container Line B.V. (DKK 196,6 mio.), DFDS Logistics NV (DKK 91,7 mio) samt øvrige med DKK 14,4 mio., idet den beregnede nytteværdi for den enkelte kapitalandel er lavere end dens regnskabsmæssige værdi.

I 2010 er der tilbageført tidligere foretagne nedskrivninger med DKK 15,1 mio. vedrørende DFDS Logistics GmbH, idet den beregnede nytteværdi overstiger den regnskabsmæssige værdi.

2009

I 2009 er der ikke foretaget nedskrivning af kapitalandele i tilknyttede eller associerede virksomheder.

I 2009 er der tilbageført delvis nedskrivning af kostpris på DFDS Logistics Container Line B.V. med DKK 40 mio., idet den beregnede nytteværdi overstiger den regnskabsmæssige værdi.

Note 40 Begivenheder efter balancedagen

Der er den 11. januar 2011 tildelt CEO Niels Smedegaard og CFO Torben Carlsen 10.000 stk. aktieoptioner hver.

Den 13. januar 2011 er der truffet beslutning om nedlukning af de sydlige ruter på det irske hav. Nedlukningen af de tabsgivende ruter ventes at medføre særlige omkostninger i 2011 på DKK 50 mio.

Den 3. februar 2011 er der indgået aftale om salg af ro-pax-skibet Dublin Seaways til DKK 179 mio., hvilket medfører en regnskabsmæssig avance på DKK 12 mio. i 2011.

Den 14. marts 2011 er der indgået aftale med Strömma Turism & Sjöfart AB om salg af 100% af aktiekapitalen i DFDS Canal Tours A/S. Salgsprisen for aktierne er aftalt til DKK 110 mio. Salget medfører en avance på ca. DKK 80 mio., som indregnes i 2011 under Særlige poster.

DFDS og C. Ports S.A. har sammen købt selskabet Ålvsborg RO/RO AB, hvoraf DFDS A/S ejer 65% og C.Ports ejer 35%. Dette selskab har den 21. oktober 2010 indgået en 25-årig koncessionsaftale om driften af ro/ro havneterminalerne Ålvsborg og Arendal i Göteborg. Transaktionens gennemførelse er betinget af konkurrencemyndighedernes godkendelse, som forventes at foreligge i 2. kvartal 2011. Ålvsborg Ro/Ro AB beskæftiger 320 ansatte og omsætningen for 2010 forventes at blive ca. SEK 450 mio., hvoraf ca. 50% er fra DFDS-koncernen.

Herudover er der ikke indtruffet væsentlige hændelser efter 31. december 2010.

Note 41 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og vurderinger

Ved udarbejdelse af årsrapporten for DFDS A/S foretager ledelsen en række regnskabsmæssige skøn og vurderinger samt opstiller forudsætninger, der danner grundlag for indregning og måling af Koncernens og moderselskabets aktiver, forpligtelser, indtægter og omkostninger. De foretagne skøn, vurderinger og forudsætninger er baseret på historiske erfaringer og andre faktorer, som ledelsen vurderer forsvarlige under omstændighederne, men som i sagens natur er usikre og uforudsigelige. Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan indtræffe, hvorfor de faktiske udfald kan afvige fra de anlagte skøn og vurderinger. Koncernens regnskabspraksis er detaljeret beskrevet i note 42 til koncernregnskabet, hvortil der henvises.

Ledelsen anser følgende regnskabsmæssige skøn og vurderinger for værende væsentlige for udarbejdelsen af årsrapporten.

Uafsluttede expeditioner (hovedsageligt i Logistics Divisionen)

Nettoomsætningen omfatter årets leverede expeditioner og ydelser samt forskydning i værdien af uafsluttede expeditioner. Direkte omkostninger omfatter omkostninger, der afholdes for at opnå årets nettoomsætning.

I forbindelse med afslutning af perioder, herunder årsafslutning, foretages skøn og vurdering vedrørende uafsluttede expeditioner, herunder periodisering af disses omsætning og direkte omkostninger. Disse vurderinger baserer sig bl.a. på historiske erfaringer.

Virksomhedsovertagelser

Ved overtagelse af andre virksomheder skal den overtagne virksomheds aktiver, forpligtelser og eventualforpligtelser indregnes i henhold til overtagelsesmetoden i IFRS 3. Ved opgørelse af dagsværdien af de overtagne aktiver, forpligtelser og eventualforpligtelser foretager ledelsen en række skøn og vurderinger.

Det ikke allokerede købsvederlag indregnes i balancen som goodwill, som fordeles på koncernens pengestrømsfrembringende enheder, hvilket ligeledes baseres på ledelsens skøn. Der henvises til note 33 for en nærmere beskrivelse af årets gennemførte overtagelse af Norfolkline-koncernen.

Værdiforringelsestest af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver

Værdiforringelsestests af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver, der primært vedrører IT og kundeporteføljer/relationer, foretages mindst én gang årligt, og i øvrigt ved indikation på værdiforringelse. Værdiforringelsestests er baseret på det forventede fremtidige frie cash flow for den pågældende pengestrømsfrembringende enhed. For yderligere beskrivelse af værdiforringelsestests af goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver henvises til note 39.

Værdiforringelsestest af skibe, herunder vurdering af forventede brugstider og scrapværdier

Væsentlige regnskabsmæssige skøn og vurderinger vedrørende skibe omfatter bl.a. dekomponering af skibets kostpris på bestanddele ud fra disses forventede brugstider; skibets forventede maksimale brugstid i virksomheden; scrapværdi og værdiforringelsestest. Skibenes forventede brugstider i virksomheden samt scrapværdier revurderes og estimeres mindst én gang årligt. Herudover gennemføres værdiforringelsestests, når der foreligger indikation på værdiforringelse.

For yderligere beskrivelse af skøn og vurderinger vedrørende skibe henvises til regnskabspraksis i note 42 samt note 39, hvori værdiforringelsestest er omtalt.

Nedskrivning til imødegåelse af tab på dubiose debitorer

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab. Der foretages nedskrivninger til tab på baggrund af kundernes manglende betalingsevne. Såfremt betalingsevnen forværres i fremtiden, kan yderligere nedskrivninger blive nødvendige.

Behov for nedskrivning af tilgodehavender og tilstrækkeligheden heraf vurderer ledelsen bl.a. på baggrund af historiske oplysninger om kundernes betalingsmønstre; aldersfordelinger; dubiose tilgodehavender; kundeconcentrationer; kundernes kreditværdighed; eventuelle modtagne sikkerheder.

Pensioner og lignende forpligtelser

Koncernens ydelsesbaserede pensionsordninger er opgjort på baggrund af en række væsentlige aktuarmæssige forudsætninger, herunder diskonteringsrenter; forventet afkast på ordningernes aktiver; forventet stigningstakt i løn og pension; forventet dødelighed m.v. Selv moderate ændringer i forudsætningerne kan medføre væsentlige ændringer i pensionsforpligtelserne.

Værdien af Koncernens ydelsesbaserede pensionsordninger baseres på beregninger fra eksterne aktuarer.

Udskudte skatteaktiver

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførbare skattemæssige underskud, indregnes i det omfang ledelsen vurderer, at skatteaktivet kan udnyttes gennem positiv indkomst indenfor en overskuelig fremtid. Vurdering foretages årligt og sker på baggrund af forecasts, forretningsmæssige tiltag og strukturelle tilpasninger for de kommende år.

Note 41 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og vurderinger (fortsat)

Leasingaftaler

Virksomheden har indgået leasing-/charteraftaler vedrørende skibe, bygninger og andet materiel. Leasing-/charteraftalerne er indgået på sædvanlige leje-/chartervilkår. Ledelsen har på baggrund af særskilte vurderinger af de enkelte aftaler på aftaletidspunktet vurderet, hvorvidt den enkelte aftale skal betragtes som finansiel eller operationel leasing.

Afledte finansielle instrumenter

Ved indgåelse af aftaler om afledte finansielle instrumenter vurderer ledelsen, om instrumenterne opfylder betingelserne for og er en effektiv sikring, herunder om sikringen vedrører indregnede aktiver og forpligtelser, forventede fremtidige pengestrømme eller finansielle investeringer. Der foretages månedlig effektivitetstest og eventuel ineffektivitet indregnes i resultatopgørelsen.

Særlige poster

Anvendelsen af særlige poster omfatter ledelsesmæssige skøn for at sikre afgrænsning til resultatopgørelsens andre poster, jf. anvendt regnskabspraksis. Særlige poster omfatter væsentlige poster, der ikke direkte kan henføres til koncernens driftsaktiviteter, og som består af restruktureringsomkostninger ved grundlæggende struktur-, proces- og ledelsesmæssige omlægninger samt eventuelle afhændelsesgevinster og -tab. Endvidere klassificeres væsentlige beløb af engangskaraktter under denne post. Der henvises til note 7 for en nærmere specifikation og beskrivelse af særlige poster.

Hensatte forpligtelser og eventualposter

Ledelsen vurderer løbende hensatte forpligtelser og eventualposter samt det sandsynlige udfald af verserende og mulige retssager mv. Udfaldet afhænger af fremtidige begivenheder, der i sagens natur er usikre. Ved vurderingen af det sandsynlige udfald af væsentlige retssager, skatteforhold mv., inddrager ledelsen eksterne juridiske rådgivere samt udfald fra gældende retspraksis.

Note 42 Anvendt regnskabspraksis

Koncernregnskabet og årsregnskabet for 2010 er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Bestyrelse og direktion har 17. marts 2011 behandlet og godkendt årsrapporten for 2010 for DFDS A/S. Årsrapporten forelægges til DFDS A/S' aktionærer til godkendelse på den ordinære generalforsamling 13. april 2011.

Grundlag for udarbejdelse

Koncernregnskabet og årsregnskabet præsenteres i danske kroner (DKK), der er moderselskabets funktionelle valuta.

Koncernregnskabet og årsregnskabet er udarbejdet efter det historiske kostprisprincip bortset fra, at derivater og finansielle instrumenter klassificeret som disponible for salg måles til dagsværdi.

Langfristede aktiver og afhændelsesgrupper klassificeret som bestemt for salg måles til den laveste værdi af regnskabsmæssig værdi før den ændrede klassifikation eller dagsværdi fratrullet salgsmkostninger.

Ændring i anvendt regnskabspraksis

For at øge informationsværdien og sammenligneligheden af Koncernens primære aktiviteter er det besluttet, at anvende en særskilt linje i resultatopgørelsen benævnt "Særlige poster". "Særlige poster" vil generelt omfatte væsentlige indtægter og omkostninger, der ikke direkte kan henføres til Koncernens driftsaktiviteter så som omfattende strukturering af processer og grundlæggende strukturmæssige tilpasninger samt eventuelle afhændelsesgevinster og -tab i tilknytning hertil, og som over tid har væsentlig betydning. Endvidere klassificeres andre væsentlige beløb af engangskaraktter under denne post, herunder nedskrivning af goodwill og skibe, transaktions-, rådgiver- og integrationsomkostninger ved større virksomhedssammenslutninger, samt gevinster og tab ved frasalg af aktiviteter.

Ændringen har medført, at rådgivningsomkostninger vedrørende overtagelse af Norfolkline koncernen på DKK 17,7 mio. for regnskabsåret 2009 er reklassificeret fra "Omkostninger ved salg og administration" til "Særlige poster, netto". Tilsvarende er nedskrivning på DKK 53 mio. af et passerskib i 2009 reklassificeret fra "Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver" til "Særlige poster, netto".

I forbindelse med ændring af Koncernens organisering i forlængelse af overtagelsen af Norfolkline-koncernen den 12. juli 2010 er rapporteringsstrukturen ændret så den afspejler to divisioner, Shipping Division og Logistics Division, hvorfor segmentnoten præsenteres i to segmenter. Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal.

Herudover er den anvendte regnskabspraksis, som er beskrevet nedenfor, anvendt konsistent i regnskabsåret og for sammenligningstallene. For standarder, der implementeres fremadrettet, korrigeres sammenligningstallene ikke. Som følge af at de implementerede standarder og fortolkningsbidrag ikke har påvirket balancen pr. 1. januar 2009 og tilhørende noter, er disse udeladt.

Nye International Financial Reporting Standards and Interpretations

Med effekt fra 1. januar 2010 har Koncernen implementeret følgende nye International Financial Reporting Standards and Interpretations:

- IFRS 3 'Virksomhedssammenslutninger'
- IAS 27 'Koncernregnskaber og separate regnskaber'

IFRS 3 har ændret Koncernens praksis for opgørelse af vederlaget for overtagne virksomheder, idet transaktionsomkostninger, der kan henføres til virksomhedssammenslutningen, indregnes i resultatopgørelsen ved afholdelsen. Disse omkostninger blev tidligere medregnet i kostprisen.

Den væsentligste ændring til IAS 27 vedrører transaktioner med minoritetsinteresser. Køb/salg af minoritetsandele, uden at kontrol mistes, indregnes direkte på egenkapitalen. Ved salg af kapitalandele, hvorved kontrol mistes, indregnes gevinst/tab i resultatopgørelsen. Samtidig gennemføres eventuelle bibeholdte kapitalandele i den virksomhed, hvor kontrollen er mistet, til dagsværdi med værdiregulering i resultatopgørelsen.

De øvrige nye standarder, tillæg og fortolkningsbidrag har ikke effekt på indregning og måling. Øvrig regnskabspraksis for koncernregnskabet og årsregnskabet for 2010 er i øvrigt uændret i forhold til sidste år.

Effekten af vedtaget, ikke-ikrafttrådt regnskabsregulering

IASB har udstedt følgende nye standarder og fortolkningsbidrag, som endnu ikke er obligatoriske ved udarbejdelsen af DFDS' koncernregnskab og årsregnskab for 2010:

- Tillæg til IFRS 7 'Finansielle Instrumenter: Præsentation' (1. juli 2010) *
- Tillæg til IAS 32 'Finansielle Instrumenter: Præsentation' (1. februar 2010)
- Tillæg til IAS 12 'Indkomstskat' (1. juli 2011) *
- Tillæg til IAS 24 'Nærtstående parter' (1. januar 2011)
- IFRS 9 'Finansielle Instrumenter: Klassifikation og måling' (1. januar 2013) *
- Dele af forbedringer til IFRS-standarder 2010 *

* = Ikke godkendt af EU

Note 42 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

DFDS Koncernen forventer at implementere disse standarder i takt med, at de træder i kraft. Det er ledelsens vurdering, at disse ikke vil få væsentlig indvirkning på årsrapporten for de kommende regnskabsår.

Kritisk regnskabspraksis

DFDS' ledelse vurderer, at anvendt regnskabspraksis for koncernregnskab og virksomhedssammenslutninger, langfristede immaterielle aktiver, skibe, ydelsesbase-rede pensionsordninger, operationel kontra finansiell leasing og afledte finansielle instrumenter er de vigtigste for Koncernen. Nedenfor er de enkelte områder beskrevet sammen med den øvrige anvendte regnskabspraksis.

Væsentlige skøn og vurderinger i forbindelse med anvendelsen af Koncernens regnskabspraksis er omtalt i note 41.

BESKRIVELSE AF ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter DFDS A/S (moderselskabet) og de virksomheder, hvori DFDS A/S direkte eller indirekte besidder mere end 50% af stemmeretten eller på anden måde har bestemmende indflydelse (tilknyttet virksomhed). DFDS A/S og tilknyttede virksomheder benævnes samlet Koncernen.

Virksomheder, der ikke er tilknyttede virksomheder, men hvor Koncernen ejer mellem 20% og 50% af stemmeretten eller på anden måde har væsentlig indflydelse på den operationelle og finansielle ledelse, behandles som associerede virksomheder, jf. også koncernoversigten.

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaber for moderselskabet og de tilknyttede virksomheder ved sammenlægning af regnskabsposter med ensartet indhold og med efterfølgende eliminering af interne transaktioner, interne aktiebesiddelser og mellemværender samt urealiserede koncerninterne fortjenester og tab. Koncernregnskabet er baseret på regnskaber udarbejdet i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis for Koncernen.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder udignes med den forholdsmæssige andel af de tilknyttede virksomheders regnskabsmæssige indre værdi på anskaffelsestidspunktet.

Koncernens investeringer i associerede virksomheder indregnes til den forholdsmæssige andel af indre værdi. Urealiserede koncerninterne fortjenester og tab fra transaktioner med associerede virksomheder eller fælles ledede virksomheder elimineres med Koncernens ejerandel i virksomhederne.

Minoritetsinteresser

I koncernregnskabet indregnes de tilknyttede virksomheders regnskabsposter 100%. Minoritetsinteressernes forholdsmæssige andel af de tilknyttede virksomheders resultat og egenkapital reguleres årligt og opføres som særskilte poster i disponering af årets resultat samt egenkapitalopgørelsen.

Virksomhedssammenslutninger

Nyerhvervede eller nystiftede virksomheder indregnes i koncernregnskabet fra overtagelsestidspunktet. Afhændede eller afviklede virksomheder medtages indtil overdragelsestidspunktet. Sammenligningstal korrigeres ikke for virksomheder tilgæet ved køb eller fusion eller for solgte virksomheder.

Erhvervelse af nye virksomheder, hvor moderselskabet er i stand til at udøve kontrol, behandles regnskabsmæssigt efter overtagelsesmetoden. De tilkøbte virksomheders identificerbare aktiver, forpligtelser og eventuel forpligtelser måles til dagsværdi på overtagelsestidspunktet. Identificerbare immaterielle aktiver indregnes, hvis de kan udskilles eller udspringer fra en kontraktlig ret. Der indregnes udskudt skat af de foretagne omvurderinger.

Overtagelsestidspunktet er det tidspunkt, hvor DFDS A/S faktisk opnår kontrol over den overtagne virksomhed.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem på den ene side købsvederlaget, værdien af minoritetsinteresser i den overtagne virksomhed og dagsværdien af eventuelle tidligere erhvervede kapitalinteresser, og på den anden side dagsværdien af de overtagne identificerbare aktiver, forpligtelser og eventuel forpligtelser indregnes som goodwill under immaterielle aktiver. Goodwill afskrives ikke, men testes minimum årligt for værdiforringelse. Første værdiforringelsestest udføres inden udgangen af overtagelsesåret.

Ved overtagelsen henføres goodwill til de pengestrømsfrembringende enheder, der efterfølgende danner grundlag for værdiforringelsestest. Fordelingen af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder fremgår af note 11 og 39.

Goodwill og dagsværdireguleringer i forbindelse med overtagelse af en udenlandsk enhed med en anden funktionel valuta end DFDS-koncernens præsentationsvaluta behandles som aktiver og forpligtelser tilhørende den udenlandske enhed og omregnes ved første indregning til den udenlandske enheds funktionelle valuta med transaktionsdagens valutakurs. Negative forskelsbeløb (negativ goodwill) indregnes i resultatopgørelsen på overtagelsestidspunktet.

Købsvederlaget for en virksomhed består af dagsværdien af det aftalte vederlag i form af overtagne aktiver, påtagne forpligtelser og udstedte egenkapitalinstrumenter. Hvis dele af købsvederlaget er betinget af fremtidige begivenheder eller opfyldelse af aftalte betingelser, indregnes denne del af købsvederlaget til dagsværdi på overtagelsestidspunktet. Omkostninger, der kan henføres til virksomhedssammenslutninger, indregnes direkte i resultatopgørelsen ved afholdelsen.

Positive og negative forskelsbeløb fra erhvervede virksomheder kan reguleres indtil 12 måneder efter anskaffelsen, såfremt den oprindelige indregning var foreløbig, eller der var fejl i indregningen. Alle andre reguleringer indregnes i resultatopgørelsen.

Hvis kontrollen erhverves i flere trin, anses de kapitalandele, som virksomheden besidder umiddelbart før den sidste transaktion, hvor kontrollen opnås, for solgt og umiddelbart købt igen til dagsværdien på overtagelsestidspunktet. En eventuel forskel mellem "salgsprisen" og den regnskabsmæssige værdi af disse kapitalandele resulterer i en regnskabsmæssig gevinst/tab på den del, der allerede besiddes. Gevinst/tab indregnes i resultatopgørelsen under finansielle poster.

Trinvis opkøb efter kontrol er opnået, dvs. køb af minoriteter, indregnes direkte på egenkapitalen.

Fortjeneste eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgssummen eller afviklingssummen og regnskabsmæssig værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet, inklusive resterende goodwill, akkumulerede valutakursgevinster og -tab tidligere indregnet på egenkapitalen samt forventede omkostninger til salg eller afvikling. Valutakursreguleringer, der kan henføres til koncernens ejerandel, og som løbende er indregnet direkte i egenkapitalen, indgår i avanceopgørelsen. Eventuelle bibeholdte kapitalandele måles til dagsværdi på tidspunktet, hvor den bestemmende indflydelse mistes.

Ved afståelse af delvist ejede udenlandske dattervirksomheder, overføres den del af valutaomregningsreserven, der vedrører minoritetsinteresserne, ikke til resultatopgørelsen.

OMREGNING AF FREMMED VALUTA

Funktionel valuta og præsentationsvaluta

Regnskabsposter for hver af Koncernens enheder måles ved anvendelse af den funktionelle valuta, som benyttes i det primære økonomiske miljø, hvori enheden driver virksomhed. Koncernregnskabet præsenteres i danske kroner (DKK), som er moderselskabets funktionelle valuta og præsentationsvaluta.

Note 42 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Omregning af transaktioner og beløb

Transaktioner i fremmed valuta omregnes til den funktionelle valuta efter transaktionsdagens valutakurser. Valutakursgevinster og -tab ved afvikling af disse transaktioner samt ved omregning af monetære aktiver og forpligtelser i fremmed valuta til balancedagens valutakurser indregnes i resultatopgørelsen, undtagen når de udskydes over egenkapitalen, idet de opfylder betingelserne for sikring af pengestrømme.

Kursdifferencer opstået ved omregningen af ikke-monetære poster indregnes som en del af dagsværdigevinsten eller -tabet.

Langfristede aktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til kursen på anskaffelsestidspunktet. Avance på sikringstransaktioner relateret til anskaffelsen af langfristede aktiver indregnes som en del af anlægsaktivets værdi.

Omregning af tilknyttede virksomheder

Regnskaber for udenlandske tilknyttede virksomheder omregnes til præsentationsvalutaen danske kroner ved anvendelse af balancedagens valutakurser for balanceposter og gennemsnitlige valutakurser for resultatopgørelsens poster.

Kursdifferencer, der opstår ved omregningen til præsentationsvaluta, indregnes i en særskilt reserve (valutakursreguleringer) under egenkapitalen.

Ved afståelse af 100%-ejede udenlandske enheder, reklassificeres de valutakursreguleringer, som er akkumuleret i egenkapitalen via anden totalindkomst, og som kan henføres til enheden, fra "Reserve for valutakursregulering" til resultatopgørelsen sammen med eventuel gevinst eller tab ved afståelsen.

Ved afståelse af delvist ejede udenlandske dattervirksomheder, henføres den del af valutakursreserven, der vedrører minoritetsinteresser, ikke til resultatopgørelsen.

Ved delvis afståelse af udenlandske dattervirksomheder, uden at kontrollen afgives, overføres en forholdsmæssig andel af valutakursreguleringsreserven fra moderselskabsaktionærernes til minoritetsaktionærernes andel af egenkapitalen.

Ved delvis afståelse af associerede virksomheder og joint ventures reklassificeres den forholdsmæssig andel af akkumuleret valutakursreguleringsreserve, der er indregnet på anden totalindkomst, til periodens resultat.

Tilbagebetaling af mellemværender, der anses for en del af nettoinvesteringen, anses ikke i sig selv for delvis afståelse af dattervirksomheden.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter indregnes fra handelsdagen og måles til dagsværdi. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indgår i andre tilgodehavender henholdsvis anden gæld, og modregning af positive og negative værdier foretages alene, når virksomheden har ret til og intention om at afregne flere finansielle instrumenter netto. Dagsværdier for afledte finansielle instrumenter opgøres på grundlag af aktuelle markedsdata og anerkendte værdiansættelsesmetoder.

Dagsværdisikring

Ændringer i dagsværdi på afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder kriterierne for sikring af dagsværdien af indregnede aktiver og forpligtelser, er indregnet i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller forpligtelse ud fra den sikrede andel. Sikring af fremtidige pengestrømme i henhold til faste aftaler, bortset fra sikring af fremmed valuta, behandles som sikring af dagsværdi af et indregnet aktiv og forpligtelse.

Sikring af fremtidige pengestrømme

Ændringer i den del af dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og som effektivt sikrer ændringer i fremtidige pengestrømme, indregnes i anden totalindkomst. Den effektive del af dagsværdiændringen præsenteres som en separat reserve på egenkapitalen indtil de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen.

På dette tidspunkt overføres gevinst eller tab vedrørende sådanne sikringstransaktioner fra egenkapitalen og indregnes i samme regnskabspost som det sikrede.

Hvis sikringsinstrumentet ikke længere opfylder kriterierne for regnskabsmæssig sikring, ophører sikringsforholdet fremadrettet. Den akkumulerede værdiændring indregnet i egenkapitalen overføres til resultatopgørelsen, når de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen.

Forventes de sikrede pengestrømme ikke længere at blive realiseret, overføres den akkumulerede værdiændring til resultatopgørelsen straks.

Sikring af nettoinvesteringer

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter anvendt til sikring af nettoinvesteringer i udenlandske datterselskaber eller associerede virksomheder, der effektivt sikrer valutakursændringer i disse selskaber, er indregnet i koncernregnskabet direkte i en separat reserve i egenkapitalen.

Øvrige afledte finansielle instrumenter

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdien løbende i resultatopgørelsen som finansielle indtægter eller finansielle omkostninger.

Offentlige tilskud

Offentlige tilskud til investeringer modregnes i anskaffelssummen for det pågældende aktiv og reducerer derved afskrivningerne på de aktiver, der ydes tilskud til.

Leje- og leasingforhold

Når aftaler om leje og leasing af skibe, bygninger og driftsmidler er af operationel karakter, indregnes leje- og leasingydelser i resultatopgørelsen i den periode, de vedrører. Den resterende leje- og leasingforpligtelse vedrørende sådanne aftaler anføres i noterne.

Finansielt leasede aktiver indregnes i balancen og afskrives som Koncernens øvrige langfristede aktiver.

Aktiebaseret vederlæggelse

Koncernen har etableret egenkapitalafregnede og kontantafregnede aktiebase-rede vederlæggelsesordninger. En del af beholdningen af egne aktier anvendes til Koncernens aktieoptionsprogram.

Værdien af serviceydelser, som DFDS modtager som modydelse for incitamentsordninger, måles til dagsværdien af de tildelte optioner.

Dagsværdien fastsættes på tildelingstidspunktet for egenkapitalafregnede ordninger. Dagsværdien fastsættes på hver balancedag og på udnyttelsestidspunktet for kontantafregnede ordninger. Dagsværdien indregnes som en personaleomkostning over optjeningsperioden med en modsvarende stigning i egenkapitalen (egenkapitalafregnede ordninger) og anden gæld (kontantafregnede ordninger).

I forbindelse med første indregning af aktieoptionerne skønnes over antallet af optioner medarbejderne forventes at erhverve ret til, jf. servicebetingelserne beskrevet i note 20. Efterfølgende justeres for ændringer i skønnet over antallet af retserhvervede optioner, således at den samlede indregning er baseret på det faktiske antal retserhvervede optioner.

Dagsværdien af tildelte optioner for egenkapitalafregnede ordninger og kontantafregnede ordninger estimeres ved anvendelse af Black-Scholes-optionsprismodel. Ved beregningen tages hensyn til de betingelser og vilkår, der knytter sig til de enkelte tildelinger.

Nøgletal

Nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger og Nøgletal 2010". Nøgletallene i Koncernens hovedtalsoversigt er defineret på siden "Definitioner og ordliste".

Note 42 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

RESULTATOPGØRELSE

Nettoomsætning

Nettoomsætning ved passagersejls, søtransport, landtransport m.v. indregnes på tidspunktet for levering til kunden, hvilket er tidspunktet for risikoens overgang.

Nettoomsætning opgøres eksklusiv moms, afgifter og rabatter afgivet i forbindelse med salget.

Omkostninger

På tidspunktet for indtægtsførsel af passagersejls, søtransport og landtransport m.v. omkostningsføres de hertil henførbare omkostninger.

Skibenes driftsomkostninger

Skibenes driftsomkostninger omfatter vareforbrug vedrørende catering, skibenes brændstofforbrug inklusive afdækning heraf samt omkostninger til vedligeholdelse af skibene, der ikke aktiveres under langfristede materielle aktiver.

Charterhyre

Charterhyre omfatter omkostninger til bareboat- og timecharteraftaler.

Personaleomkostninger

Lønninger, bidrag til social sikring, betalt fravær og sygefravær, bonusser og ikke-monetære ydelser indregnes i det regnskabsår, hvor Koncernens ansatte har udført den tilknyttede arbejdsydelse. Omkostninger vedrørende Koncernens langfristede personaleydelse periodiseres, så de følger arbejdsydelse udført af de pågældende ansatte.

Andre omkostninger ved drift, salg og administration

Andre omkostninger ved drift, salg og administration indeholder driftsomkostninger ved landbaserede aktiviteter, herunder leasing, leje og vedligeholdelse af driftsmidler. Endvidere indgår omkostninger ved salg, markedsføring og administration.

Avance ved salg af materielle aktiver

Avance ved afhændelse af skibe, ejendomme og terminaler opgøres som forskellen mellem salgs- eller afviklingssummen og regnskabsmæssig værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet, inklusive opsigelsesomkostninger til besætning på skibet samt øvrige afviklingsomkostninger så som forpligtelser til havneafgifter og leje af terminalområde m.v.

Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder

I Koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders resultater efter skat og minoritetsinteresser efter eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/køb.

Særlige poster

Særlige poster omfatter generelt væsentlige indtægter og omkostninger, der ikke direkte kan henføres til Koncernens driftsaktiviteter så som omfattende strukturering af processer og grundlæggende struktur- og ledelsesmæssige tilpasninger samt eventuelle afhændelsesgevinster og -tab i tilknytning hertil, og som over tid har væsentlig betydning. Endvidere klassificeres andre væsentlige beløb af engangskaraktér under denne post, herunder nedskrivning af goodwill og skibe, transaktions-, rådgiver- og integrationsomkostninger ved større virksomhedssammenlutninger, samt gevinster og tab ved frasalg af aktiviteter.

Posterne vises særskilt for at give et mere retvisende billede af koncernens resultat af primær drift.

Finansielle indtægter og omkostninger

Finansielle indtægter og omkostninger indeholder renteindtægter og -omkostninger, realiserede og urealiserede kursgevinster og -tab vedrørende gæld og transaktioner i fremmed valuta, realiserede kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer samt amortisering af finansielle aktiver og forpligtelser, herunder finansielle leasingforpligtelser, samt tillæg og godtgørelser under acontoskatteordningen

m.v. Herudover indeholder posten realiserede og urealiserede gevinster og tab på afledte finansielle instrumenter, der ikke klassificeres som sikringsaftaler.

Skat

Årets skat, der består af indkomstskat, årets sambeskatningsbidrag for danske tilknyttede virksomheder, tonnageskat og forskydning i udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte på egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen. Endvidere indgår korrektioner vedrørende tidligere år.

Den aktuelle danske selskabsskat fordeles ved afregning af sambeskatningsbidrag mellem de sambeskattede virksomheder i forhold til disses skattepligtige indkomster. I tilknytning hertil modtager virksomheder med skattemæssigt underskud sambeskatningsbidrag fra virksomheder, der har kunnet anvende dette underskud til nedsættelse af eget skattemæssigt overskud.

Årets beregnede indkomst- og tonnageskat indregnes i balancen som skyldig eller tilgodehavende aktuel skat eller sambeskatningsbidrag for danske selskaber under hensyntagen til acontobetalinger. Efter de danske sambeskatningsregler afvikles tilknyttede virksomheders hæftelse overfor de danske skattemyndigheder for egne selskabsskatter i takt med betaling af sambeskatningsbidrag til administrationsselskabet.

Udskudt skat opgøres af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende ikke-skattemæssigt afskrivningsberettiget goodwill, der er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst.

For tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser indregnes udskudt skat i det omfang, der forventes at opstå udskudt skat herpå.

Udskudte skatteaktiver indregnes med den værdi, hvortil de forventes at blive anvendt. Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne eliminerings af urealiserede koncerninterne avancer og tab.

Udskudt skat opgøres på baggrund af den forventede anvendelse og afvikling af de enkelte aktiver og forpligtelser samt på grundlag af de skatteregler og med den skattesats, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat. Ændring i udskudt skat som følge af ændring i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen.

AKTIVER

Kortfristede aktiver defineres som:

- Aktiver, der forventes realiseret eller besiddes med salg eller forbrug for øje i løbet af DFDS' normale driftscyklus, eller
- Aktiver, der primært besiddes med handel for øje eller forventes realiseret inden for et år efter balancedagen eller
- Likvider, som ikke er begrænset i anvendelse.

Alle andre aktiver klassificeres som langfristede aktiver.

Langfristede immaterielle og materielle aktiver

Generelt gælder nedenstående, med mindre andet specifikt fremgår:

- Langfristede immaterielle og materielle aktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger samt amortiseringer.
- I kostpris for langfristede immaterielle og materielle aktiver indgår omkostninger til underleverandører, materialer og komponenter (kun langfristede materielle aktiver) samt direkte lønninger.
- Renter afholdt fra tidspunktet for betaling og indtil ibrugtagning af det enkelte aktiv indgår i kostprisen. I kostprisen indgår endvidere tab og gevinst ved

Note 42 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

sikringstransaktioner, der er indgået for at sikre værdien af et langfristet materielt aktiv.

- Amortiserings-/afskrivningsgrundlaget opgøres som kostpris reduceret med forventede scrapværdier.
- Langfristede immaterielle og materielle aktiver amortiseres/afskrives lineært til forventede scrapværdier over den forventede brugstid hos DFDS.
- Forventede brugstider hos DFDS samt scrapværdier vurderes mindst en gang årligt. Ved estimering af den forventede økonomiske levetid for skibe tages højde for, at DFDS kontinuerligt anvender betydelige midler til løbende vedligeholdelse.
- Ved ændring i afskrivningsperioden eller scrapværdien indregnes virkningen for afskrivninger fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssigt skøn.

Goodwill

Goodwill indregnes ved første indregning i balancen til kostpris som beskrevet under "Virksomhedssammenslutninger". Efterfølgende måles goodwill til kostpris med fradrag af akkumulerede nedskrivninger. Der foretages ikke amortisering af goodwill.

Goodwill testes en gang årligt for værdiforringelse.

Den regnskabsmæssige værdi af goodwill allokere til koncernens pengestrømsfrembringende enheder på overtagelsestidspunktet. Fordelingen af goodwill på pengestrømsfrembringende enheder fremgår af note 11 og 39.

Udviklingsprojekter

Udviklingsprojekter, der hovedsageligt vedrører udviklingen af IT-software, indregnes som langfristede immaterielle aktiver, såfremt følgende betingelser er opfyldt:

- Projekterne er klart definerede og identificerbare.
- Projekterne forventes anvendt i Koncernen.
- Den fremtidige indtjening forventes at dække udviklings- og administrationsomkostningerne.
- Kostprisen kan opgøres pålideligt.

Afskrivning af aktiverede udviklingsomkostninger påbegyndes efter færdiggørelsen af udviklingsarbejdet. Der afskrives lineært over den forventede brugstid, som sædvanligvis er 3-5 år, dog i særlige tilfælde op til 10 år.

Øvrige langfristede immaterielle aktiver

Øvrige langfristede immaterielle aktiver består af værdien af kunderelationer eller lignende identificeret som en del af foretagne virksomhedsovertagelser, og har definerbar brugstider. Øvrige langfristede immaterielle aktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Der afskrives lineært over den forventede brugstid, som sædvanligvis er 3-5 år, dog i særlige tilfælde op til 10 år.

Skibe

Ombygning af skibe aktiveres, såfremt ombygningen kan henføres til enten:

- Sikkerhedsmæssige foranstaltninger.
- Levetidsforlængende foranstaltninger af skibet.
- Indtjeningsforbedrende foranstaltninger.
- Dokning.

Omkostninger til vedligeholdelse af skibene omkostningsføres ved afholdelsen, herunder de almindelige vedligeholdelsesarbejder, for så vidt at arbejdet kan henføres til almindelig vedligeholdelse (dag til dag arbejde). Grundlæggende aktiveres alle andre omkostninger.

Dokningsomkostninger aktiveres og afskrives lineært over perioden mellem to dokninger. I de fleste tilfælde er dokningsintervallet to år for passagerskibe og 2½ år for fragtskibe og ro/pax skibe.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af skibe opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på

salgstidspunktet. Fortjeneste og tab ved afhændelse af skibe indregnes i resultatopgørelsen i linjen 'Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler'.

Passager- og ro-pax skibe

Som følge af det varierende slid på bestanddelene i passager- og ro-pax skibene opdeles kostprisen for disse skibe i bestanddele med lille værdiforringelse, eksempelvis skrog og motorer, og bestanddele med stor værdiforringelse, eksempelvis dele af hotel- og cateringområdet.

Fragtskibe

Der foretages ingen opdeling af kostprisen for fragtskibe, da værdiforringelsen af bestanddelene på disse skibe forløber jævnt over skibenes brugstid.

Afskrivninger, forventet brugstid og scrapværdi

Den gennemsnitlige afskrivningsperiode for bestanddele med lille værdiforringelse er 30 år for passagerskibe og 25 år for ro-pax skibe regnet fra skibets byggeår. Afskrivningsperioden for fragtskibe er 25 år regnet fra skibets byggeår.

For passager- og ro-pax skibe afskrives bestanddele med stor værdiforringelse over 10-15 år. For skibe er scrapværdien for bestanddele med stor værdiforringelse fastsat til DKK 0.

Øvrige langfristede materielle aktiver

Øvrige langfristede materielle aktiver består af ejendomme, terminaler samt driftsmidler, inventar og indretning af lejede bygninger.

De forventede brugstider er:

Ejendomme	25-50 år
Terminaler m.v.	10-40 år
Driftsmidler m.v.	4-10 år
Indretning af lejede lokaler	maks. over lejemålets løbetid

Avance ved afhændelse af ejendomme, terminaler driftsmidler, inventar og indretning af lejede lokaler opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Avance ved afhændelse disse langfristede materielle aktiver indregnes i resultatopgørelsen under 'Avance ved salg af materielle aktiver'.

Finansielt leasede aktiver

Finansielt leasede aktiver indregnes i balancen til laveste værdi af dagsværdi eller nutidsværdi af de tilbagediskonterede minimumsleasingydelse. Den kapitaliserede minimumsleasingydelse indregnes som en gældsforpligtelse i balancen og leasingydelsens rentedel omkostningsføres i resultatopgørelsen under "finansielle omkostninger" over leasingperioden. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme regnskabspraksis som egne langfristede materielle aktiver, dog maksimalt over leasingkontraktens løbetid.

Avance ved "salg og tilbageleasing" periodiseres og indregnes over leasingperioden for finansiel leasing. For operationel leasing indregnes eventuel avance straks såfremt salgsprisen er i overensstemmelse med aktivets markedsværdi. I modsat fald periodiseres avancen og indregnes over lejeperioden.

Kapitalandele i associerede virksomheder (Koncernen)

Kapitalandele i associerede virksomheder måles i koncernregnskabet efter den indre værdis metode, hvorved kapitalandelene i balancen måles til den forholds-mæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter Koncernens regnskabspraksis med tillæg af regnskabsmæssige værdi af goodwill og med fradrag eller tillæg af forholdsmæssig andel af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Note 42 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Associerede virksomheder med negativ regnskabsmæssig indre værdi indregnes til DKK 0. Såfremt Koncernen har en retslig eller faktisk forpligtelse til at dække den associerede virksomheds underbalance, indregnes denne under forpligtelser.

Eventuelle tilgodehavender hos associerede virksomheder nedskrives såfremt tilgodehavendet vurderes til at være uerholdeligt.

Andre aktiver

Andre langfristede aktiver samt kortfristede aktiver måles ved første indregning til kostpris. Efterfølgende måles disse aktiver som en af følgende kategorier:

- Handelsbeholdning: Aktivets måles til dagsværdi og værdireguleringen indregnes via resultatopgørelsen.
- Disponibelt for salg: Aktivets måles til dagsværdi og værdireguleringen indregnes via egenkapitalen.
- Udlån og tilgodehavender: Aktivets måles til amortiseret kostpris og værdireguleringen indregnes via resultatopgørelsen.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder (moderselskabet)

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder indregnes til kostpris i balancen.

Udbytte fra tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder indregnes i moderselskabets resultatopgørelse i det år, hvor udbyttet er deklareret. Kostprisen for kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder nedskrives i det omfang, udløst udbytte anses for en tilbagebetaling af investeringen.

Nedskrivning

Den regnskabsmæssige værdi af langfristede immaterielle, materielle og finansielle aktiver vurderes løbende, mindst en gang årligt, for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse. Når en sådan indikation er til stede, vurderes aktivets genindvindingsværdi. Genindvindingsværdien er den højeste værdi af aktivets nettosalgspris eller nytteværdi. Nyttelværdien beregnes som en tilbagediskontering af de forventede fremtidige nettopengestrømme aktivet forventes at generere – enten fra sig selv eller fra den laveste pengestrømsfrembringende enhed aktivet er tilknyttet.

Der foretages minimum en årlig nedskrivningstest (nyttelværdi) af goodwill. Nedskrivningstest af Koncernens aktiver foretages fast en gang årligt, typisk i december måned. Såfremt der i perioden mellem de årlige tests er indikatorer på værdiforringelse, tester DFDS for eventuelt nedskrivningsbehov. Der henvises til note 39 for beskrivelse af metode.

Værdipapirer

Værdipapirer, der indgår i en investeringsbeholdning klassificeres som "disponible for salg", og måles ved første indregning til dagsværdi tillagt transaktionsomkostninger. Indregningen sker på handelsdagen.

Den efterfølgende måling foretages til dagsværdi, hvilket for børsnoterede værdipapirer svarer til kursværdien på balancedagen. Værdipapirer, der ikke er børsnoterede, indregnes til kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger, når det ikke er muligt pålideligt at estimere en skønnet dagsværdi.

Urealiserede værdireguleringer af værdipapirer indregnes direkte på egenkapitalen i en særskilt reserve (opskrivning værdipapirer) bortset fra nedskrivninger som følge af værdiforringelse samt valutakursreguleringer, som indregnes i resultatopgørelsen under finansielle poster. Når værdipapirer realiseres, overføres den akkumulerede værdiregulering indregnet direkte på egenkapitalen til finansielle indtægter eller omkostninger i resultatopgørelsen.

Varebeholdninger

Varebeholdninger, der omfatter cateringvarer, indregnes til kostpris opgjort på baggrund af gennemsnitspriser eller nettorealiseringsværdien, hvor denne er lavere. Varebeholdninger, der omfatter bunkers, indregnes til kostpris opgjort på grundlag af FIFO-princippet for bunkers og gennemsnitspriser for de resterende varebeholdninger. Hvis nettorealiseringsværdien er lavere end førnævnte, indregnes til denne.

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til amortiseret kostpris med nedskrivning til imødegåelse af tab, hvor der vurderes at være indtruffet en objektiv indikation på værdiforringelse. Vurderingen sker på individuelt niveau.

Andre tilgodehavender omfatter beregnede tilgodehavender på sikringstransaktioner, forsikringstilgodehavender fra havarier, mellemværender for chartrede skibe, beregnede tilgodehavende renter m.v.

Periodeafgrænsningsposter

Posten indeholder omkostninger, der er afholdt senest på balancedagen, men som vedrører de efterfølgende år, så som forudbetalt charterhyre, husleje m.v.

Aktiver bestemt for salg

Aktiver bestemt for salg omfatter aktiver og afhændelsesgrupper, som er bestemt for salg. Afhændelsesgrupper er en gruppe af aktiver, som skal afhændes samlet ved salg eller lignende i en enkelt transaktion. Forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg er forpligtelser direkte tilknyttet disse aktiver, som vil blive overført ved transaktionen. Aktiver klassificeres som "bestemt for salg", når deres regnskabsmæssige værdi primært vil blive genindvundet gennem et salg indenfor 12 måneder i henhold til en formel plan frem for gennem fortsat anvendelse.

Aktiver eller afhændelsesgrupper, der er bestemt for salg, måles til den laveste værdi af den regnskabsmæssige værdi på tidspunktet for klassifikationen som "bestemt for salg" eller dagsværdien med fradrag af salgsomkostninger. Der afskrives og amortiseres ikke på aktiver fra det tidspunkt, hvor de klassificeres som "bestemt for salg".

Tab ved værdiforringelse, som opstår ved den første klassifikation som "bestemt for salg", og gevinster eller tab ved efterfølgende måling til laveste værdi af den regnskabsmæssige værdi eller dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger, indregnes i resultatopgørelsen under de poster, de vedrører. Gevinster og tab oplyses i noterne.

Aktiver og dertil tilknyttede forpligtelser udskilles i særskilte linjer i balancen, og hovedposterne specificeres i noterne.

EGENKAPITAL

Udbytte

Forestået udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen (deklareringstidspunktet). Udbytte, som forventes udbetalt for året, vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Egne aktier

Anskaffelses- og afståelsessummer samt udbytte for egne aktier indregnes direkte i overført resultat i egenkapitalen. Avance ved salg af egne aktier indregnes således ikke i resultatopgørelsen, ligesom egne aktier ikke indgår med værdi i balancen. Nominel værdi af egne aktier (kurs 100) indregnes direkte på egenkapitalen i en særskilt reserve (egne aktier).

Note 42 Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Reserve for valutakursregulering

Reserve for valutakursregulering omfatter kursdifferencer, opstået ved omregning af regnskaber for enheder med en anden funktionel valuta end danske kroner samt kursreguleringer vedrørende aktiver og forpligtelser, der udgør en del af koncernens nettoinvestering i sådanne enheder.

Reserve for sikringstransaktioner

Reserve for sikringstransaktioner indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af sikringstransaktioner, der opfylder kriterierne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og hvor den sikrede transaktion endnu ikke er realiseret.

Reserve for opskrivning af værdipapirer

Reserve for opskrivning af værdipapirer omfatter akkumulerede ændringer af dagsværdien for værdipapirer klassificeret som disponible for salg. Reserven, som er en del af virksomhedens frie reserver, opløses og overføres til resultatopgørelsen i takt med, at investeringen sælges eller nedskrives.

FORPLIGTELSE

Kortfristede forpligtelser defineres som:

- forpligtelser, der forventes indfriet i løbet af DFDS' normale driftscyklus, eller
- skal indfries inden for et år efter balancedagen.

Alle andre forpligtelser klassificeres som langfristede forpligtelser.

Pensionsforpligtelser og lignende langfristede forpligtelser

Indbetalinger til bidragsbaserede pensionsordninger indregnes i resultatopgørelsen i den periode de vedrører, og eventuelle skyldige indbetalinger indregnes i balancen under anden gæld.

For ydelsesbaserede ordninger foretages en årlig aktuarmæssig beregning af kapitalværdien af de fremtidige ydelser, som skal udbetales i henhold til ordningen. Kapitalværdien beregnes på grundlag af forudsætninger om den fremtidige udvikling i bl.a. lønniveau, rente, inflation og dødelighed. Kapitalværdien beregnes alene for de ydelser, som de ansatte har optjent ret til gennem deres hidtidige ansættelse i Koncernen. Den aktuarmæssigt beregnede kapitalværdi med fradrag af markedsværdien af eventuelle aktiver knyttet til ordningen indregnes i balancen under pensionsforpligtelser, jf. dog nedenfor.

Forskelle mellem den forventede udvikling i pensionsaktiver og -forpligtelser og de realiserede værdier betegnes aktuarmæssige gevinster eller tab. Såfremt de akkumulerede aktuarmæssige gevinster eller tab primo året overstiger den største numeriske værdi af 10% af pensionsforpligtelserne eller 10% af markedsværdien af pensionsaktiverne, indregnes det overskydende beløb i resultatopgørelsen over de omfattede medarbejderes forventede resterende arbejdstid i virksomheden indtil pensionsbetalinger påbegyndes. Aktuarmæssige gevinster/tab, der ikke overstiger ovennævnte grænser, indregnes ikke i resultatopgørelsen.

Hvis der ved en ændring i ydelser, der vedrører de ansattes hidtidige ansættelse i virksomheden, fremkommer en ændring i den aktuarmæssige beregnede kapitalværdi, betegnes denne som en historisk omkostning. Historiske omkostninger indregnes i resultatopgørelsen i året, hvis de ansatte allerede har opnået ret til den ændrede ydelse. I modsat fald bliver de historiske omkostninger indregnet i resultatopgørelsen over det tidsrum, hvor de ansatte opnår ret til den ændrede ydelse.

Såfremt en pensionsordning netto er et aktiv, indregnes aktivet alene i det omfang, det modsvarer fremtidige tilbagebetalinger fra ordningen, eller det vil føre til reducerede fremtidige indbetalinger til ordningen.

Andre langfristede personaleforpligtelser omfatter blandt andet jubilæumsgratualer og lignende.

Andre hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser indregnes, når Koncernen som følge af tidligere begivenheder har en retslig eller faktisk forpligtelse, som vil medføre et sandsynligt træk på Koncernens økonomiske ressourcer, hvis størrelsen kan skønnes pålideligt. Der tages højde for den tidsmæssige værdi af penge.

Rentebærende gældsforpligtelser

Gæld til realkreditinstitutter, kreditinstitutter m.v., måles ved første indregning til dagsværdi (svarende til det modtagne provenu) med fradrag af afholdte transaktionsomkostninger.

I efterfølgende perioder måles de rentebærende forpligtelser til amortiseret kostpris svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rente, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen under "finansielle omkostninger" over låneperioden.

I rentebærende forpligtelser indregnes tillige den kapitaliserede restleasingforpligtelse på finansielle leasingkontrakter. Øvrige gældsforpligtelser måles til amortiseret kostpris.

Anden gæld

Anden gæld omfatter gæld til personale, herunder skyldig løn og feriepenge, og til det offentlige såsom ikke-afregnet kildeskat, merværdiafgift, punktafgifter, ejendomsskatter og lignende samt skyldige omkostninger i forbindelse med køb/salg af skibe, bygninger og terminaler, beregnede skyldige renteomkostninger, dagsværdier af sikringstransaktioner, skyldige havariomkostninger samt beregnede omkostninger for rederidriften m.v. Anden gæld omfatter ligeledes eventuelle skyldige omkostninger ved bidragsbaserede pensionsordninger.

Periodeafgrænsningsposter

Posten indeholder betalinger, der er indgået senest på balancedagen, og som vedrører indtægter i de efterfølgende perioder.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen, der er udarbejdet efter den indirekte metode, viser Koncernens pengestrømme fra drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året samt Koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

Likviditetsvirkningen af køb og salg af virksomheder vises separat under pengestrømme fra investeringsaktivitet.

I pengestrømsopgørelsen indregnes pengestrømme vedrørende købte virksomheder fra anskaffelsestidspunktet, og pengestrømme vedrørende solgte virksomheder indregnes frem til salgstidspunktet.

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres med udgangspunkt i resultat før afskrivninger og finansiering reguleret for ikke-likvide driftsposter, ændring i driftskapitalen, betalte finansielle poster samt betalt selskabsskat. *Pengestrømme fra investeringsaktivitet* omfatter betaling i forbindelse med køb og salg af virksomheder og aktiviteter samt køb og salg af langfristede immaterielle, materielle og finansielle aktiver. *Pengestrømme fra finansieringsaktivitet* omfatter betalinger afledt af ændringer i størrelse eller sammensætning af Koncernens aktiekapital, betalt udbytte samt optagelse af og afdrag på prioritetsgæld, anden langfristet gæld og kortfristet bankgæld. Likvider omfatter likvide beholdninger.

Segmentoplysninger

Segmentoplysninger er udarbejdet i overensstemmelse med koncernens anvendte regnskabspraksis og følger den interne ledelsesrapportering.

Note 43 Virksomhedsoversigt

Selskab	Ejerandel 2010*	Land	By	Valuta	Aktiekapital
Operative - og holding selskaber:					
DFDS Seaways NV		Belgien	Gent	EUR	62.000
DFDS Logistics NV		Belgien	Gent	EUR	297.472
DFDS Logistics Services NV ¹		Belgien	Brugge	EUR	1.996.503
Aukse Multipurpose Shipping Ltd.	96,2	Cypern	Limassol	EUR	1.709
Lisco Optima Shipping Ltd.	96,2	Cypern	Limassol	EUR	1.709
Rasa Multipurpose Shipping Ltd.	96,2	Cypern	Limassol	EUR	1.709
Tor Botnia Shipping Ltd.	96,2	Cypern	Limassol	EUR	1.000
Tor Finlandia Shipping Ltd.	96,2	Cypern	Limassol	EUR	1.000
Lisco Maxima Shipping Ltd.	96,2	Cypern	Limassol	EUR	1.000
DFDS A/S		Danmark	København	DKK	1.485.608.100
DFDS Canal Tours A/S		Danmark	København	DKK	1.000.000
DFDS Baltic Line A/S		Danmark	København	DKK	503.000
DFDS Russia ApS		Danmark	København	DKK	127.000
DFDS Stevedoring A/S		Danmark	Esbjerg	DKK	502.000
DFDS Logistics A/S ¹		Danmark	Taulov	DKK	10.000.000
DFDS Seaways Newcastle Ltd		England	Harwich	GBP	8.050.000
DFDS Seaways Plc.		England	Immingham	GBP	25.500.000
DFDS Logistics Partners Ltd.		England	Immingham	GBP	150.000
DFDS Logistics Services Ltd ¹		England	Immingham	GBP	100
DFDS Seaways Holding Ltd.		England	Immingham	GBP	250.000
DFDS Logistics Contracts Ltd ¹		England	Ipswich	GBP	2.571.000
DFDS Logistics Ltd ¹		England	Ipswich	GBP	165.210
DFDS Logistics OY		Finland	Hamina	EUR	59.000
Halléns France SA		Frankrig	Paris	EUR	7.000
DFDS Logistics SARL ¹		Frankrig	Boulogne sur Mer	EUR	30.000
DFDS Logistics Contracts SARL ¹		Frankrig	Dunkerque	EUR	50.000
DFDS Logistics BV ¹		Holland	Gravenhage	EUR	453.780
DFDS Seaways Terminals BV ¹		Holland	Gravenhage	EUR	72.000
DFDS Shipping BV ¹		Holland	Gravenhage	EUR	18.400
DFDS Holding BV ¹		Holland	Gravenhage	EUR	40.000.000
DFDS Seaways BV		Holland	IJmuiden	EUR	18.000
DFDS Logistics Container line BV		Holland	Rotterdam	EUR	18.151
DFDS Seaways Maasvlakte BV		Holland	Rotterdam	EUR	23.000
LHT Transport BV		Holland	Rotterdam	EUR	21.000
DFDS Logistics Contracts Ltd		Irland	Dublin	EUR	200
DFDS Logistics Ltd		Irland	Dublin	EUR	3
DFDS Logistics Contracts SRL		Italien	Genova	EUR	77.000
DFDS Logistics SPA ¹		Italien	Milano	EUR	140.000
DFDS Seaways SIA		Letland	Riga	LVL	70.000
AB DFDS Lisco	96,2	Litauen	Klaipeda	LTL	332.547.434
Laiuvyno Technikos Prieziuros Base	96,2	Litauen	Klaipeda	LTL	1.500.000
UAB Krantas Travel	96,2	Litauen	Klaipeda	LTL	400.000
UAB LISCO Shipping Logistics	96,2	Litauen	Klaipeda	LTL	100.000
DFDS Logistics AS		Norge	Lilleaker	NOK	1.538.000
Moss Container Terminal AS		Norge	Moss	NOK	1.000.000
DFDS Logistics Rederi AS		Norge	Oslo	NOK	24.990.000
DFDS Seaways AS		Norge	Oslo	NOK	12.000.000
NorthSea Terminal AS	66,0	Norge	Oslo	NOK	1.000.000
OOO DFDS LISCO		Rusland	Kaliningrad	RUR	10.000
SCF DFDS Lines Ltd	99,0	Rusland	Kaliningrad	RUR	20.000
DFDS Seaways AB		Sverige	Göteborg	SEK	25.000.000
DFDS Logistics Services AB		Sverige	Göteborg	SEK	1.100.000
DFDS Logistics AB ¹		Sverige	Göteborg	SEK	500.000
DFDS Seaways Holding AB		Sverige	Göteborg	SEK	100.000
Buhus Terminal Holding AB		Sverige	Göteborg	SEK	50.000
DFDS Seaways GmbH		Tyskland	Cuxhaven	EUR	25.000
DFDS (Deutschland) GmbH		Tyskland	Hamborg	EUR	102.000
DFDS Logistics GmbH		Tyskland	Hamborg	EUR	25.000
DFDS Logistics Services GmbH ¹		Tyskland	Hofheim	EUR	35.000
DFDS Seaways Baltic GmbH	96,2	Tyskland	Kiel	EUR	25.565

17 inaktive selskaber

*Når ikke andet er nævnt er selskaberne 100% ejede

¹ Tilgang ved overtagelsen af Norfolkline Holdings B.V. (efterfølgende navneændret til DFDS Holding B.V.) den 12. juli 2010.

Påtegninger

LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010 for DFDS A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav i årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af Koncernens og moderselskabets aktiver, passiver, finansielle stilling pr. 31. december 2010 samt resultatet af Koncernens og moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Koncernens og moderselskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af Koncernens og moderselskabets finansielle stilling, samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som Koncernen og moderselskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 17. marts 2011

DIREKTION

Niels Smedegaard **Torben Carlsen**
Administrerende direktør Økonomidirektør

BESTYRELSE

Bent Østergaard Formand	Vagn Sørensen Næstformand	Søren Skou Næstformand	Claus Arnhild*	Michael Helbo*
Jill Lauritzen Melby	Anders Moberg	Thomas Mørk*	Ingar Skaug	Lene Skole

* Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS PÅTEGNING

Til aktionærerne i DFDS A/S

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for DFDS A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010, side 42-102. Koncernregnskabet og årsregnskabet omfatter resultatopgørelse, totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter for såvel koncernen som selskabet. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Vi har i tilknytning til revisionen gennemlæst ledelsesberetningen, der udarbejdes efter danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber, og afgivet udtalelse herom.

Ledelsens ansvar

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et koncernregnskab og årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et koncernregnskab og årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne. Ledelsen har endvidere ansvaret for at udarbejde en ledelsesberetning, der indeholder en retvisende redegørelse i overensstemmelse med danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført vores revision i overensstemmelse med danske revisionsstandarder. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed for, at koncernregnskabet og årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i koncernregnskabet og årsregnskabet. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig

fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af et koncernregnskab og årsregnskab, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af den samlede præsentation af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2010 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den gennemførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, den 17. marts 2011

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Kurt Gimsing statsaut. revisor	Torben Bender statsaut. revisor
-----------------------------------	------------------------------------

Flådeliste

Pr. 31.12.2010

FRAGTSKIBE (RO/RO)

	Byggeår	BT	Lanemeter
Tor Ficaria	2006/09	37.939	4.650
Tor Freesia	2005/09	37.722	4.650
Tor Begonia	2004/09	37.722	4.650
Primula Seaways	2004	32.289	3.831
Tor Petunia	2004	32.289	3.831
Tor Magnolia	2003	32.289	3.831
Selandia Seaways	1998	24.196	2.772
Tor Suecia	1999	24.196	2.772
Tor Britannia	2000	24.196	2.772
Tor Futura	1996/00	18.725	2.308
Flandria Seaways	2000	13.073	1.692
Anglia Seaways	2000	13.073	1.692
Tor Botnia	2000	11.530	1.899
Tor Finlandia	2000	11.530	1.899
Maas Viking ¹	2009	29.004	3.663
Humber Viking ¹	2009	29.004	3.663
Tor Corona ¹	2008	25.609	3.322
Tor Hafnia ¹	2008	25.609	3.322
Tor Fionia ¹	2009	25.609	3.322
Tor Jutlandia ¹	2010	25.609	3.322
Tor Dania ¹	1978/95	21.491	2.562
Tor Cimbria (Aquae) ¹	1986	12.189	2.026
Stena Foreteller ¹	2001	24.688	3.000

RO/PAX SKIBE ²

	Byggeår	BT	Lanemeter	Passagerer
Dunkerque Seaways	2005	35.923	2.000	1.000
Delft Seaways	2006	35.923	2.000	1.000
Dover Seaways	2006	35.923	2.000	1.000
Lisco Maxima	2009	25.518	2.490	550
Lisco Optima	1999	25.206	2.300	328
Dana Sirena	2002/03	22.382	2.056	623
Dublin Seaways	1997	21.856	2.200	330
Liverpool Seaways	1997	21.856	2.200	340
Lisco Gloria	2002	20.140	2.494	302
Lisco Patria	1991	18.332	1.710	222
Kaunas	1989	25.606	1.539	262
Vilnius	1987	22.341	1.700	132
Baltic Amber ¹	2007	26.500	2.256	400
Wawel ¹	1980	25.275	2.250	1.000

FRAGTSKIBE (RO/RO) TIL OVERTAGELSE I 2012

	Byggeår	BT	Lanemeter
Stralsund NB 500	2012	33.300	3.000
Stralsund NB 501	2012	33.300	3.000

PASSAGERSKIBE

	Byggeår	BT	Lanemeter	Passagerer
Pearl Seaways	1989/01/05	40.039	1.482	2.166
Crown of Scandinavia	1994/05	35.498	1.370	2.026
King of Scandinavia	1987/93/06	31.788	1.410	1.534
Princess of Norway	1986/93/06	31.356	1.410	1.364
Queen of Scandinavia [Princess Maria]	1981/00	34.093	1.050	1.762

SIDEPORTSSKIBE

	Byggeår	BT	TEU ³
Lysvik Seaways	1998/04	7.409	160
Lysbris	1999/04	7.409	160
Lysblink	2000/03	7.409	160
Lystind ¹	1990/00	4.471	56
Tistedal ¹	1996	4.464	129

CONTAINERSKIBE

	Byggeår	BT	TEU ³
Dana Hollandia ¹	2002	6.370	698
Dana Gothia ¹	2003	6.370	698
Elevation ¹	1994	5.026	538
Rheintal ¹	1996	3.824	395

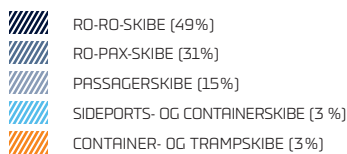
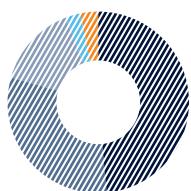
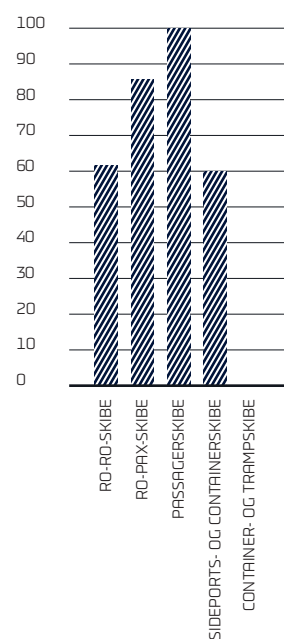
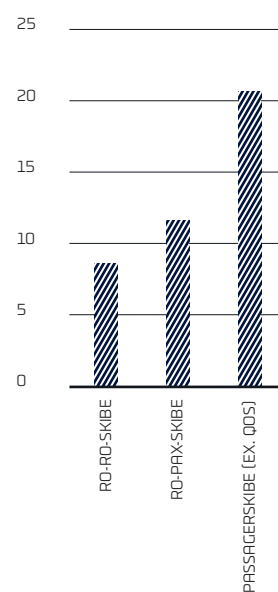
TRAMPSKIBE

	Byggeår	BT	TEU ³
Odertal ¹	2007	3.183	231
Janet ¹	1998	2.748	214
Johanne ¹	1998	2.748	214
Komarno ¹	1993	2.446	176
Astra ¹	1993	2.416	197
Isartal ¹	1989	2.369	176

¹ Indchartret tonnage (time charter)² Ro/pax: Kombineret ro/ro- og passagerskib³ TEU: 20-fods containerenhed

TURISTBÅDE

	Bådtype	Byggeår	Passagerer
Ole Lukøje	Restaurantbåd, overdækket	2000	133
Klods Hans	Restaurantbåd, overdækket	1998	133
Store Claus	Overdækket	2008	150
H.C. Andersen	Overdækket	2004	150
Snedronningen	Overdækket	1995	144
Nattergalen	Overdækket	1994	144
Sommerfuglen	Åben	2005	167
Prinsessen på Fært	Åben	2003	167
Tinsoldaten	Åben	2002	167
Moster	Åben	2001	167
Svinedrengen	Åben	1998	167
Fyrtøjet	Åben	1997	167
Skorstensfejeren	Åben	1996	167
Hyrdinden	Åben	1996	167
Den Grimme Felling	Åben	1992	167
Tommelise	Åben	1991	167

FLÅDESAMMENSÆTNING,
EJET OG INDOCHARTRET TONNAGE
(BRUTTO TONS)EJERANDEL AF FLÅDE 2010
[%]EJET TONNAGE, GENNEMSITLIG ALDER
(ANTAL ÅR)

Ledelseshverv

Bestyrelsens og direktionens ledelseshverv pr. 16. marts 2011

BESTYRELSEN

Bent Østergaard, Formand

- Fødselsdato: 5. oktober 1944
- Indtrådt i bestyrelsen: 1. april 2009
- Genvalgt: 2010
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Direktionshverv: Direktør, Lauritzen Fonden
- Bestyrelsesformand: Cantion A/S, Fonden Kattégat Silo, Frederikshavn Maritime Erhvervspark A/S, J. Lauritzen A/S, Kayxo A/S, Nanonord A/S
- Bestyrelsesmedlem: AHK nr. 186 ApS, Comenxa A/S, IDCD ApS, Intelligent Building System Ltd (Durisol UK), Jens og Margrethe Withs Fond, Kommanditaktieselskabet Østre Havn, Mama Mia Holding A/S, Million Brains A/S, Royal Arctic Line A/S, Østre Havn Aalborg ApS

Bestyrelsen vurderer, at Bent Østergaard har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber samt ekspertise inden for shipping og finansiering. Som følge af ledelseshverv for selskabets hovedaktionær, Lauritzen Fonden (Vesterhavet Holding A/S), kan Bent Østergaard ikke betragtes som uafhængig jævnfør anbefalingerne om Corporate Governance.

Vagn Sørensen, Næstformand

- Fødselsdato: 12. december 1959
- Indtrådt i bestyrelsen: 20. april 2006
- Genvalgt: 2007-2010

- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Direktionshverv: GFKJUS 611 ApS, VOS Invest ApS
- Bestyrelsesformand: E-Force A/S, KMD A/S, KMD Equity Holding A/S, KMD Holding A/S, Scandic Hotels AB, Select Service Partner Ltd., TDC A/S
- Bestyrelsesmedlem: Air Canada Inc., Braganza A/S, CP Dyvig & Co A/S, FLSmidt A/S, FLSmidt & Co A/S, Koncertvirksomhedens Fond, Det Rytmske Musikhus Fond, Lufthansa Cargo AG

Bestyrelsen vurderer at Vagn Sørensen har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber samt ekspertise inden for luftfart, servicevirksomhed og regnskabsaflægelse.

Søren Skou, Næstformand

- Fødselsdato: 20. august 1964
- Indtrådt i bestyrelsen: 12. august 2010
- Genvalgt: -
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Direktionshverv: Skibsreder i A.P. Møller – Mærsk A/S, Skou Shipping ApS, S. Skou Invest ApS
- Bestyrelsesnæstformand: Høegh Autoliners Holdings A/S
- Bestyrelsesmedlem: Danisco A/S, The International Tankers Owners Pollution Federation Limited (ITOPF).

Bestyrelsen vurderer at Søren Skou har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring samt ekspertise inden for shipping, logistik og indkøb.

Anders Moberg, bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 21. marts 1950
- Indtrådt i bestyrelsen: 11. april 2002
- Genvalgt: 2003-2010
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Bestyrelsesformand: Biva A/S, Clas Ohlson AB
- Bestyrelsesmedlem: Ahlstrom Corporation OY, BYGGmax AB, HEMA BV, Husqvarna AB, ZetaDisplay AB

Bestyrelsen vurderer at Anders Moberg har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber samt ekspertise inden for detailhandel.

Ingar Skaug, bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 28. september 1946
- Indtrådt i bestyrelsen: 16. april 1998
- Genvalgt: 1999-2010
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Bestyrelsesformand: Center for Creative Leadership, Bery Maritime AS, Ragni Invest AS
- Bestyrelsesnæstformand: J. Lauritzen A/S
- Bestyrelsesmedlem: Miro AS, Berg-Hansen AS, BLG GmbH & Co. KG.

Bestyrelsen vurderer at Ingar Skaug har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring, bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber samt ekspertise inden for shipping, logistik, luftfart og servicevirksomhed. Ingar Skaug har været medlem af bestyrelsen i mere end 12 år og kan derfor ikke betragtes som uafhængig jævnfør anbefalingerne om Corporate Governance.

Jill Lauritzen Melby, bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 6. december 1958
- Indtrådt i bestyrelsen: 18. april 2001
- Genvalgt: 2002 - 2010
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Stilling: Team Leader Finance, BASF A/S

Jill Lauritzen Melby har ikke ledelses- og bestyrelsesposter i andre virksomheder.

Bestyrelsen vurderer, at Jill Lauritzen Melby har følgende særlige kompetencer: Ekspertise inden for økonomistyring og regnskabsaflægelse. Som følge af familiemæssige relationer til selskabets hovedaktionær, Lauritzen Fonden (Vesterhavet Holding A/S), kan Jill Lauritzen Melby ikke betragtes som uafhængig jævnfør anbefalingerne om Corporate Governance.

Lene Skole, bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 28. april 1959
- Indtrådt i bestyrelsen: 20. april 2006
- Genvalgt: 2007-2010
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Direktionshverv: Koncerndirektør, Coloplast A/S
- Bestyrelsesmedlem: Tryg A/S

Bestyrelsen vurderer at Lene Skole har følgende særlige kompetencer: International ledelseserfaring og ekspertise inden for finansiering og regnskabsaflægelse.

Claus Arnhold, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 26. oktober 1949
- Indtrådt i bestyrelsen: 14. april 1999
- Genvalgt: 2003, 2007
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Stilling: Kaptajn i DFDS, Pearl Seaways

Claus Arnhild har ikke ledelses- eller bestyrelsesposter i andre virksomheder.

Michael Helbo, medarbejder-valgt bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 5. november 1962
- Indtrådt i bestyrelsen: 28. marts 2007
- Genvalgt:-
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Stilling: Overstyrmand i DFDS, Primula Seaways



BENT ØSTERGAARD



VAGN SØRENSEN



SØREN SKOU

Michael Helbo har ikke ledelses- og bestyrelsesposter i andre virksomheder.

Thomas Mørk, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

- Fødselsdato: 11. november 1972
- Indtrådt i bestyrelsen: 1. maj 2006
- Genvalgt: 2007
- Udløb af valgperiode: 13. april 2011
- Stilling: Director Marine Standards, DFDS A/S



CLAUS ARNHILD



ANDERS MOBERG



JILL LAURITZEN MELBY

Thomas Mørk har ikke ledelses- og bestyrelsesposter i andre virksomheder.

DIREKTIONEN

Niels Smedegaard, President & CEO

- Fødselsdato: 22. juni 1962
- Tiltrådt: 1. januar 2007
- Bestyrelsesmedlem: Danmark-Amerika Fondet, Danmarks Eksportråd, Danmarks Rederiforening, Danske Banks Repræsentantskab



MICHAEL HELBO



INGAR SKAUG



LENE SKOLE

Torben Carlsen, Executive Vice President & CFO

- Fødselsdato: 5. marts 1965
- Tiltrådt: 1. juni 2009
- Bestyrelsesformand: Crendo Fastighetsförvaltning AB, Envikraft A/S, Envikraft Invest A/S, SEM Invest A/S, SEM Stålintusri A/S, Weiss A/S



THOMAS MØRK



NIELS SMEDEGAARD



TORBEN CARLSEN

Koncernledelse

Niels Smedegaard (1962)

- President & CEO
- Cand. merc
- Ansat i DFDS siden 2007

**NIELS SMEDEGAARD****TORBEN CARLSEN****PEDER GELLERT PEDERSEN****Torben Carlsen (1965)**

- Executive Vice President & CFO
- Cand. merc
- Ansat i DFDS siden 2009

Peder Gellert Pedersen (1958)

- Executive Vice President, Shipping Division
- Skibsmægler, HD (O)
- Ansat i DFDS siden 1994

Eddie Green (1958)

- Executive Vice President, Logistics Division
- BA (Hons) Økonomi
- Ansat i DFDS siden 2010

**EDDIE GREEN****HENRIK HOLCK****Henrik Holck (1961)**

- Executive Vice President People & Ships
- Cand. psyk
- Ansat i DFDS siden 2007



Definitioner & Ordliste

Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	Resultat før af- og nedskrivning af langfristede aktiver	Bareboat charter: Leje af skib uden besætning for en aftalt periode
Driftsresultat (EBIT)	Resultat efter af- og nedskrivning af langfristede aktiver	Bunker: Oliebaseret brændstof anvendt i skibsfart
Driftsmarginal	$\frac{\text{Driftsresultat (EBIT)} \times 100}{\text{Omsætning}}$	Dør-til-dør-transport: Transport af gods fra start- til slutdestination med én ansvarlig befragter. Befragteren vil typisk anvende tredjeparts underleverandører, eksempelvis en vognmand, til selve udførelsen af transporten
Driftsresultat efter skat (NOPAT)	Driftsresultat (EBIT) plus værdiregulering af goodwill/negativ goodwill minus periodens betalbare skat justeret for skatteeffekten af finansiering, netto	Indchartring: Leje af et skib
Investeret kapital	Gennemsnitlig arbejdskapital (ikke-rentebærende kortfristede aktiver minus ikke-rentebærende kortfristede forpligtelser) plus langfristede immaterielle og materielle aktiver minus jubilæumsforpligtelser og andre hensatte forpligtelser	Ikke-fordelte poster: Centrale omkostninger som ikke fordeles til divisioner
Afkast af investeret kapital (ROIC)	$\frac{\text{Driftsresultat efter skat (NOPAT)} \times 100}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital}}$	Intermodal: Transport med brug af flere transporttyper (vej, jernbane og sø), typisk ved brug af containere
Beregnet kapitalomkostning (WACC)	Gennemsnitlig kapitalomkostningsprocent for egenkapital og gæld vægtet i forhold til kapitalstrukturen	Lanemeter: En længdemeter i en banebredde på et skibsdæk. Anvendes til måling af fragtmængder
Resultat til analyseformål	Årets resultat efter minoritetsinteresser eksklusive regulering af tidligere års skatter og tilbageførelsen af udskudt skat	Logistik: Sø- og landtransport af gods, lagring og distribution samt tilknyttet informationsbehandling
Fri pengestrøm fra driften	Pengestrøm fra driftsaktivitet, netto eksklusive renteudgifter, netto minus pengestrøm fra investeringsaktivitet	Lo-lo: Lift on-Lift off: Skibstype hvor gods løftes på og af
Egenkapitalforrentning	$\frac{\text{Resultat til analyseformål} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital eksklusive minoritetsinteresser}}$	Nordeuropa: Norden, Benelux, Storbritannien, Irland, Tyskland, Polen, de baltiske lande samt Rusland og de øvrige SNG-lande
Egenkapitalandel	$\frac{\text{Egenkapital i alt ultimo året} \times 100}{\text{Aktiver i alt}}$	Produktionssamarbejde (Vessel Sharing Agreement): Aftale mellem to eller flere parter om fordeling og anvendelse af et skibs fragtkapacitet
Resultat pr. aktie (EPS)	$\frac{\text{Resultat til analyseformål}}{\text{Vægtet gennemsnitligt antal aktier}}$	Ro-Pax: Kombineret ro-ro-fragt- og passagerskib
P/E-ratio	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Resultat pr. aktie (EPS)}}$	Ro-ro: Roll on-Roll off: Skibstype hvor gods køres ombord og fra borde
Udbytte pr. aktie	$\frac{\text{Årets udbytte}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$	Short sea: Skibsfart mellem destinationer i et afgrænset geografisk område. Modsætningen hertil er deep-sea skibsfart, som sejler mellem kontinenter
Udbytte payout ratio	$\frac{\text{Årets udbytte}}{\text{Resultat til analyseformål}}$	Sideportsskibe: Skibstype der lastes/losses via skibets side
Direkte afkast	$\frac{\text{Udbytte pr. aktie}}{\text{Aktiekurs ultimo året}}$	Space charter: Tredjeparts leje af plads på et skibsdæk
Indre værdi pr. aktie	$\frac{\text{Egenkapital eksklusive minoritetsinteresser ultimo året}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$	Stevedoring: Lastning og losning af et skib
Kurs/Indre værdi (K/I)	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Indre værdi pr. aktie}}$	Time charter: Leje af skib med besætning for en aftalt periode
		Tonnageskat: Skat på skibe beregnet efter vægt af skibene
		Trailer: Anhænger til en trækkende forvogn til opbevaring af gods
		Udchartring: Udlejning af et skib



Om DFDS' historie

DFDS blev grundlagt i 1866 ved en sammenslutning af datidens tre største danske dampskibsrederier på initiativ af C. F. Tietgen. DFDS' 145 års jubilæum vil således blive fejret i 2011.

DFDS var fra begyndelsen engageret i inden- og udenrigsfart for fragt og passagerer. Udenrigsfarten omfattede Nordsøen og Østersøen og senere også Middelhavet. I slutningen af 1800-tallet etableredes ruter til USA og Sydamerika. Ruterne til USA blev lukket i 1935.

I takt med udbredelsen af godstransport til lands blev landbaserede speditons- og logistikaktiviteter en del af DFDS' forretningsgrundlag. Fra midten af 60'erne blev der opbygget betydelige landtransportaktiviteter i tilknytning til rutenetværket.

I 1982 blev der etableret en passageroute i USA mellem New York og Miami, men ruten indfrie ikke forventningerne og blev afviklet i 1983 med betydelige omkostninger. Herefter blev DFDS omstruktureret, og aktiviteterne i Middelhavet samt fragtruterne til USA og Sydamerika blev afhændet.

De landbaserede speditons- og logistikaktiviteter blev udviklet gennem egen vækst og flere større virksomhedskøb. DFDS Dan Transport fremstod således i slutningen af 90'erne som en af de største transportvirksomheder i Nordeuropa. For at fokusere DFDS' ressourcer blev en ny strategi med vægten på shipping introduceret og som en konsekvens heraf blev DFDS Dan Transport solgt i 2000.

DFDS' rutenetværk for passager- og fragtskibsfart er udviklet gennem egen vækst og flere virksomhedskøb, herunder det svenske passager- og fragtrederi Tor Line i begyndelsen af 80'erne, det norske fragtrederi North Sea Line i slutningen af 90'erne, det litauiske passager- og fragtrederi LISCO i 2001 og det norske fragtrederi Lys-Line i 2003. Derudover er der skabt vækst gennem tonnageinvesteringer, især gennem en modernisering af fragtflåden (ro-ro).

DFDS overtog i juli 2010 Norfolkline, hvilket gjorde den sammenlagte virksomhed til Nordeuropas førende netværk af kombineret sø- og landtransport.

DFDS A/S
Sundkrogsgade 11
2100 København Ø
Tlf. 3342 3342
Fax. 3342 3311
www.dfds.com
CVR 14 19 47 11

Adresser på DFDS' salgsselskaber, lokationer
og kontorer er tilgængelige på DFDS' hjemmesider.