



Årsrapport 2006

Lo/lo-aktiviteter



Ro/ro-aktiviteter

DFDS Tor Line – Nordsøen

Ruter:

AngloBridge (Gøteborg-Immingham/Tilbury)
EuroBridge (Gøteborg-Brevik-Gent)
NorBridge (Brevik-Kristiansand-Immingham)
BritanniaBridge (Esbjerg-Immingham/Harwich)
ElbeBridge (Cuxhaven-Immingham)
ShortBridge (Rotterdam-Immingham)

Havneterminaler:

DFDS Scandic Terminal, Esbjerg
DFDS Terminalen, København
DFDS Tor Terminal, Rotterdam (Maasvlakte)
DFDS Nordic Terminal, Immingham
North Shields, Newcastle
Northsea Terminal, Brevik
KST Terminal, Kristiansand
Skogn Terminal, Skogn (Trondheim)
OCT, Oslo
Moss Container Terminal, Moss

DFDS Tor Line/DFDS LISCO – Østersøen

Ruter:

BalticBridge (Fredericia-København-Klaipeda)
HansaBridge (Lübeck-Riga)
NevaBridge (Kiel-St. Petersburg)
DFDS LISCO Line (Klaipeda-Kiel)
ScanBridge (Baltijsk-Klaipeda-Karlshamn)
RailBridge (Klaipeda-Baltijsk-Sassnitz)

Trampaktiviteter

Lo/lo-aktiviteter

DFDS Lys Line

Ruteområder:

Norge-Kontinentet/Storbritannien (sideport)
Norge-Kontinentet (sideport)
Norge-Kontinentet (lo/lo)
Norge-Storbritannien/Irland (lo/lo)
Norge-Storbritannien/Spanien (lo/lo)

Trampaktiviteter mellem Skandinavien og Spanien, Portugal og Middelhavet

DFDS Container Line

Ruteområder:

Irland-Kontinentet

DFDS Suardiaz Line

Ruteområder:

Spanien-Irland-England-Skotland

Cruise ferry-aktiviteter

DFDS Seaways

Ruter:

København-Oslo
Amsterdam-Newcastle
Bergen-Haugesund-Stavanger-Newcastle
Esbjerg-Harwich

Havneterminaler:

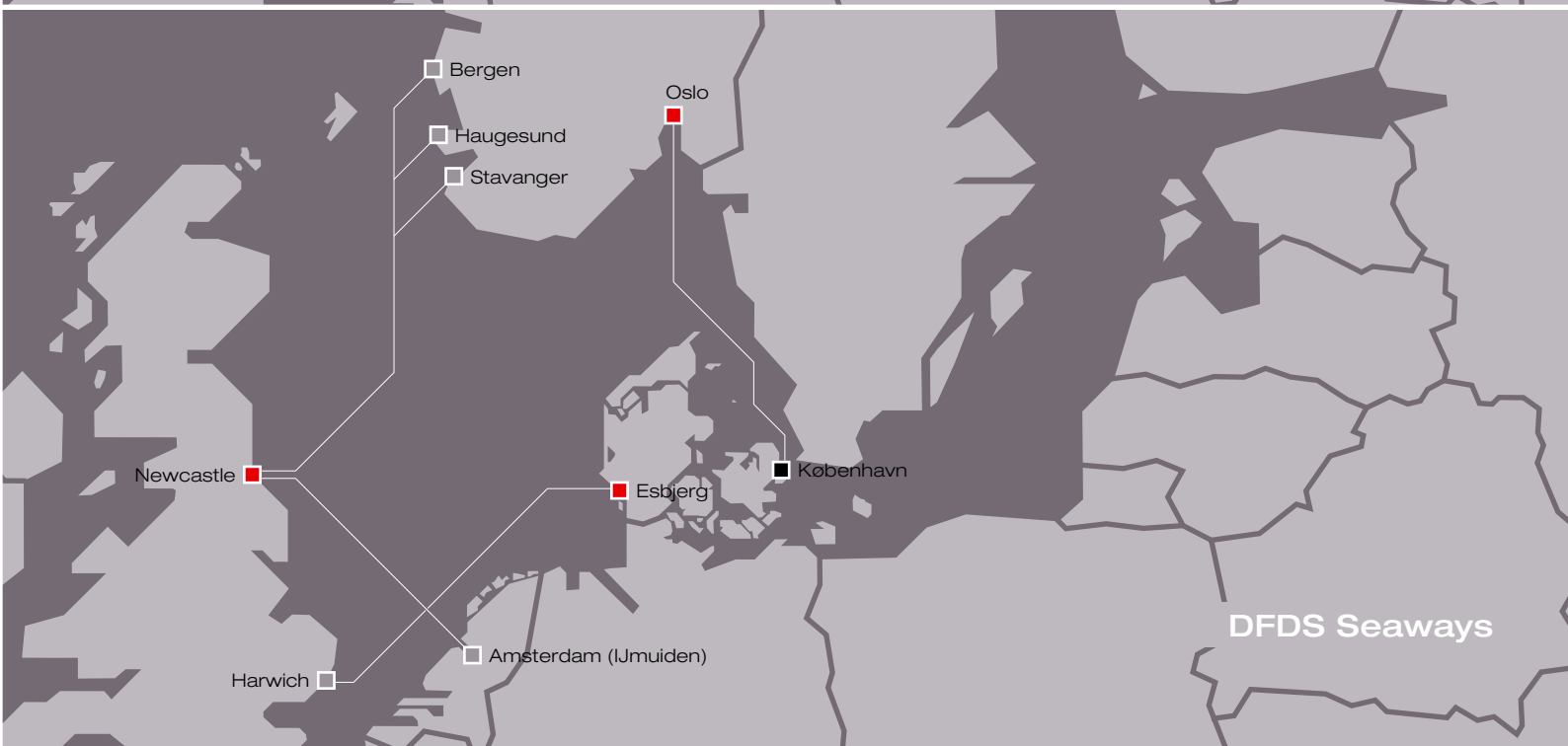
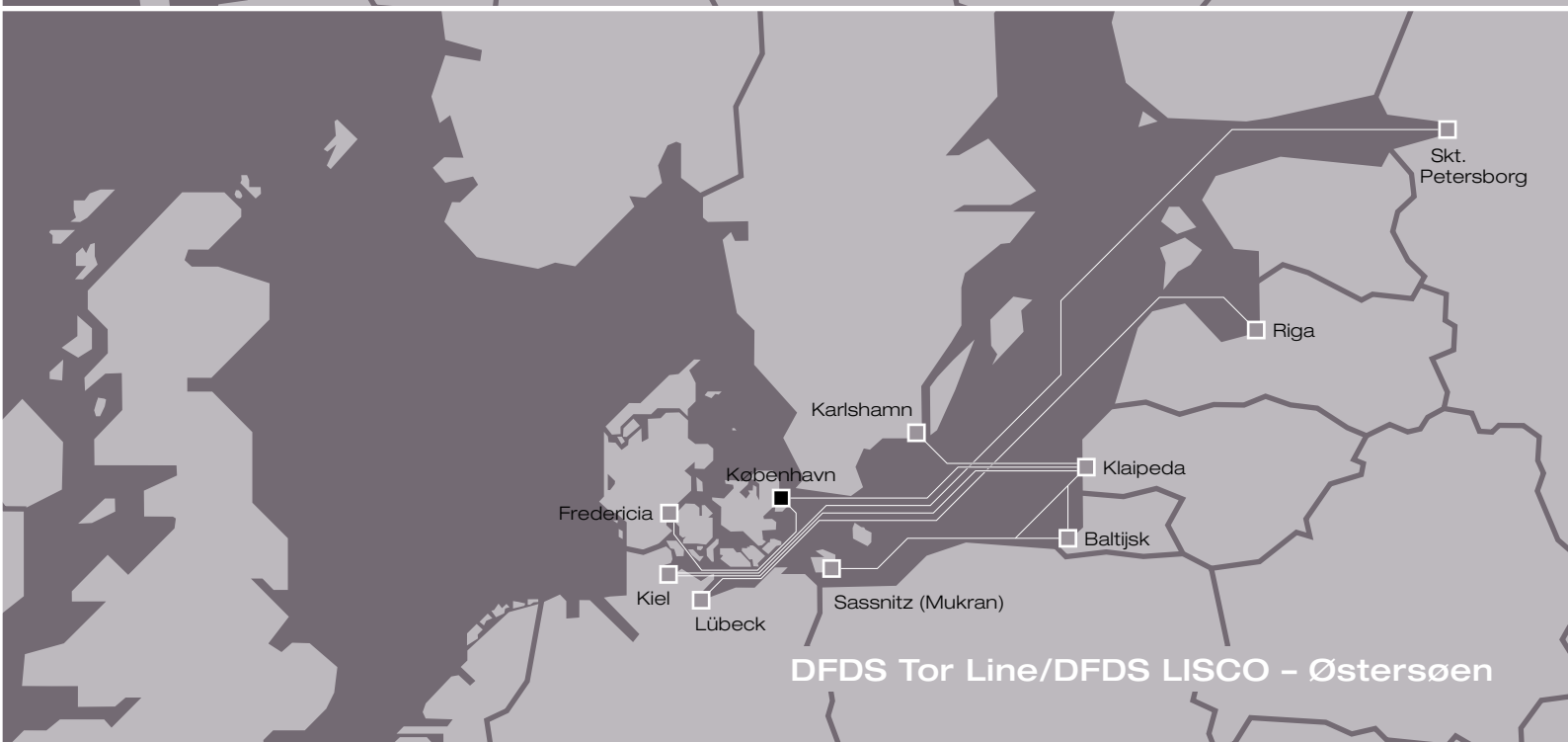
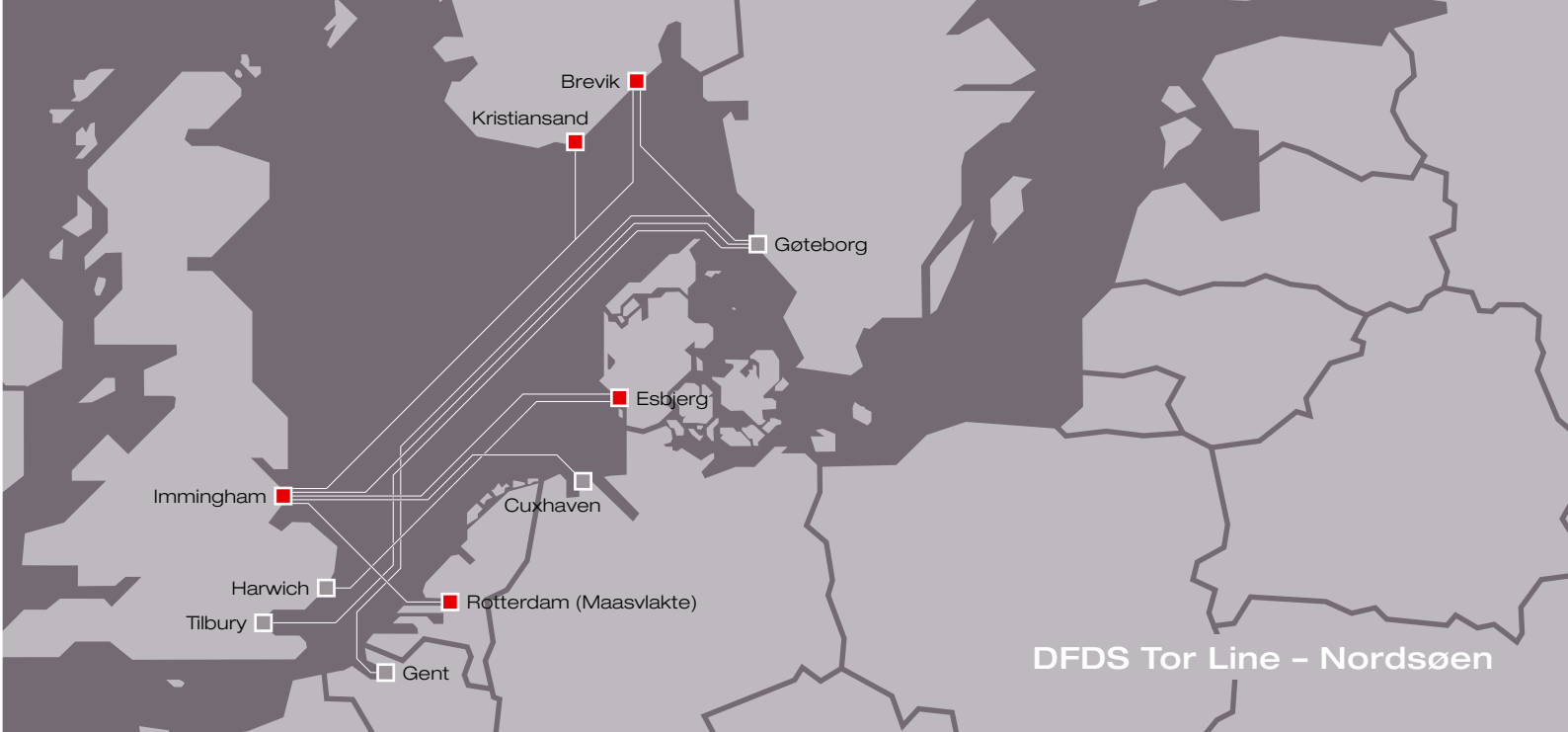
DFDS Terminalen, København

Kanalrundfart i København:

DFDS Canal Tours

■ DFDS Tor Line havneterminal

■ DFDS Seaways havneterminal



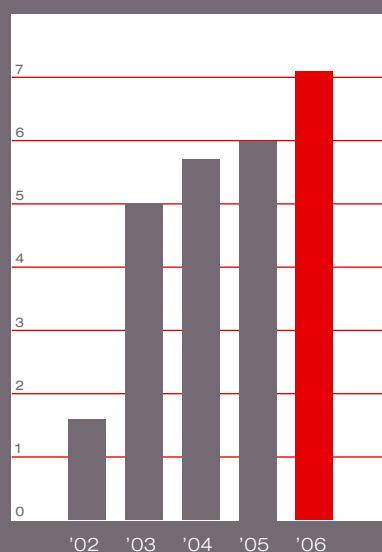
Markedsposition
styrket



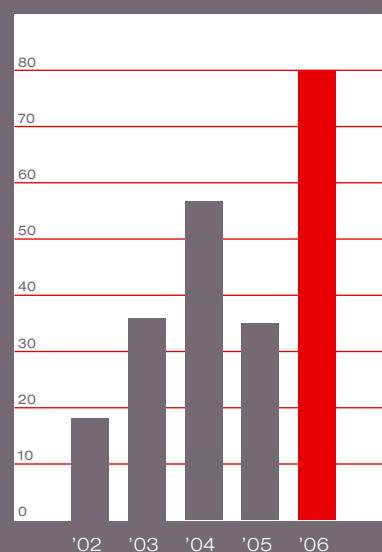
Resultat bedre
end forventet

Ny økonomisk
målsætning

Afkast af investeret kapital (ROIC)
%



DFDS-aktien, samlet afkast
%



DFDS Koncernens hovedtal

Hovedtal

DKK mio.	2002	2003	2004	2005	2006	2006 EUR mio. ¹⁾
Resultatopgørelse						
Nettoomsætning	4.864	5.265	5.723	6.278	7.524	1.009
DFDS Tor Line	2.632	3.196	3.815	4.478	5.710	766
DFDS Seaways	2.268	2.097	1.934	1.837	1.838	247
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)						
DFDS Tor Line	425	516	571	674	937	126
DFDS Seaways	383	332	314	264	241	32
Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	-5	-15	20	29	33	4
Driftsresultat (EBITA)	132	310	374	432	597	80
Finansielle poster, netto	-132	-139	-190	-202	-184	-25
Resultat før skat	-6	157	200	231	402	54
Årets resultat	330	130	194	193	364	49
Ekstraordinære poster	-117	0	0	0	0	0
Årets resultat efter minoritetsinteresser	202	116	176	175	352	47
Resultat til analyseformål	-15	117	177	182	348	47
Kapital						
Aktiver i alt	7.027	6.999	7.986	8.457	9.991	1.340
DFDS A/S' andel af egenkapitalen	2.623	2.528	2.546	2.803	3.154	423
Egenkapital	2.604	2.528	2.700	2.904	3.265	438
Nettorentebærende gæld	2.585	2.529	3.556	3.970	4.654	624
Investeret kapital, gennemsnit	5.525	5.403	6.458	6.667	7.551	1.013
Antal medarbejdere, gennemsnit						
	4.070	4.108	4.026	4.215	4.346	-
Pengestrømme						
Pengestrøm fra driften, før finansiering og efter skat	832	687	829	711	1.167	157
Pengestrøm fra investeringsaktivitet	-496	-316	-1.449	-855	-1.698	-228
Virksomhedskøb	-45	36	-18	-328	-306	-41
Øvrige investeringer	-451	-352	-1.431	-527	-1.392	-187
Fri pengestrøm fra driften	336	371	-620	-144	-531	-71
Nøgletal for drift og afkast						
Antal skibe i drift	59	61	66	66	68	
Lanemeter, tusind	7.389	8.906	9.920	10.722	12.074	
Passagerer, tusind	1.894	1.890	1.693	1.589	1.481	
Omsætningsvækst, %	13,0	8,1	8,7	9,7	19,8	
EBITDA-margin, %	16,2	15,1	15,2	14,2	15,0	
Driftsmarginal, %	2,7	5,9	6,5	6,9	7,9	
Omsætningshastighed, investeret kapital, (antal gange)	0,88	0,97	0,89	0,94	1,00	
Afkast af investeret kapital (ROIC), %	1,6	5,0	5,8	6,0	7,1	
Egenkapitalforrentning, %	-0,6	4,5	7,0	6,8	11,7	
Nøgletal for kapital og pr. aktie						
Egenkapitalandel, %	39,4	38,5	33,8	34,3	32,7	
Finansiell gearing, (antal gange)	0,99	1,00	1,40	1,42	1,48	
Resultat pr. aktie (EPS), DKK	n.a.	15	22	23	46	
Udbytte pr. aktie, DKK	7,0	5,0	7,0	7,5	11,0	
Antal aktier ultimo, tusind	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	
Aktiekurs ultimo, DKK	138	185	285	382	680	
Markedsværdi, DKK mio.	1.107	1.476	2.276	3.035	5.440	

Hoved- og nøgletal for 2004 er tilpasset IFRS regnskabspraksis.

Hoved- og nøgletal for 2002 til 2003 er ikke tilpasset IFRS regnskabspraksis.

1) Anvendt eurokurs pr. 31. december 2006: 745,60

Et fremgangsrigt år

2006 blev et fremgangsrigt år for DFDS: Markedspositionen blev yderligere styrket og resultatet viste betydelig fremgang.

Forrentningen af den investerede kapital oversteg i 2006 kapitalomkostningen på grundlag af et højt aktivitetsniveau i fragtmarkedet samt den tilpasning og effektivisering af driften, der er gennemført siden 2001.

Vi gennemførte flere større, fremadrettede investeringer i 2006, som samtidig var året, hvor flådefornyelsen igangsat i 2001 blev afsluttet. Behovet for investering i ny tonnage vil således være mere begrænset i de kommende år.

Vi vil gerne rette en særlig tak til fore-siddende direktør Ole Frie, som gik på pension ved udgangen af 2006. Ole Frie har igennem mange år præget DFDS' udvikling og ikke mindst siden 2001 stået i spidsen for en succesfuld implementering af rederistrategien.

Strategiske hovedmål

Indtjeningsniveauet blev afgørende forbedret i 2006, men et hovedmål for strategien er en fortsat forbedring. Dette er afspejlet i en tydeliggørelse af den økonomiske målsætning: Afkastet af den investerede kapital skal således øges til et

niveau, der overstiger DFDS' kapitalomkostning med 30-50%.

Dette skal blandt andet ske gennem en løbende styrkelse af konkurrenceevnen ved en fortsat nedbringelse af enhedsomkostningerne og forbedring af kapacitetsudnyttelsen.

Et andet hovedmål for strategien vedrører en fortsat styrkelse og udbygning af markedspositionen. Dette vil ligeledes på længere sigt understøtte en forbedring af indtjeningsniveauet ved at skabe nye muligheder for at forbedre vor kundeservice og opnå yderligere stordriftsfordele.

DFDS vil derfor også i de kommende år fortsætte udbygningen af markedspositionen gennem virksomhedskøb samt alliancer og partnerskaber primært i Nordsø- og Østersøområdet.

Afslutningsvis vil vi gerne rette en stor tak til medarbejdere, kunder, samarbejdspartnere og aktionærer for deres bidrag til fremgangen i 2006. Vi ser frem til det videre samarbejde mod vores fælles mål.

Ivar Samrén
Bestyrelsesformand

Niels Smedegaard
Administrerende direktør



Vision, strategi og mål

Organisationsstruktur

DFDS' aktiviteter er organiseret i to divisioner: DFDS Tor Line driver fragtskibsfart og kombineret fragt- og passagerskibsfart ved brug af ro/pax-tonnage. DFDS Seaways driver passagerskibsfart med én overnatning ved brug af cruise ferry-tonnage, som også medtager fragt.

DFDS' hovedstrategier og mål

I 2005 blev rederistrategien, indført i 2001, revideret og bygger nu på tre hovedelementer: Retning, økonomi og vækst.

Den strategiske retning

I de fleste nordeuropæiske ro/ro-markeder transporteres fragt og passagerer sammen ved brug af kombinerede passager- og fragtskibe (ro/pax, cruise ferry) eller en kombination af passagerskibe (ro/pax, cruise ferry) og fragtskibe (ro/ro). Markedet for søtransport af passagerer er dog begrænset, når sejltiden overstiger et døgn.

DFDS vil også fremover videreudvikle kernekompetencerne knyttet til søtransport af såvel fragt som passagerer med henblik på at opnå væsentlige markedsandele i de markedsområder, som DFDS opererer i.

Fragtaktiviteternes andel af koncernomsætningen har i de seneste år været stigende som følge af jævn vækst i fragtmarkedet og en løbende udbygning af aktiviteterne. I samme periode har passagermarkedet været præget af stagnerende vækst på grund af ændringer i markeds- og konkurrencevilkår afledt af overkapacitet. Dette vækstmønster forventes at ville fortsætte i de kommende år, og den fremadrettede forretningsudvikling vil derfor især tage afsæt i fragtbaserede aktiviteter.

Inden for fragtområdet er det fortsat målet at øge andelen af industrielle logistik kunder, samtidig med at serviceniveauet for traileroperatører forbedres. Endvidere skal ro/pax-aktiviteterne i Østersøen udbygges.

Inden for passagerområdet er det målet at fortsætte udviklingen af konkurrencedygtige oplevelses- og transportorienterede kundekoncepter.

Den økonomiske strategi

For DFDS' fremtidige udvikling er det vigtigt, at indtjeningsniveauet fortsat forbedres.

I 2005 nåede forrentningen af den investerede kapital på niveau med DFDS'

6

DFDS vil udbygge positionen som et førende fragt- og passagerrederi i Nordeuropa

Forrentningen af den investerede kapital skal øges til et niveau, der overgår eller svarer til de bedste sammenlignelige virksomheder



kapitalomkostning (WACC), mens forrentningen i 2006 oversteg kapitalomkostningen. Hermed er den første fase af den økonomiske målsætning opstillet i 2001 opnået.

Den anden fase af målsætningen er nu tydeliggjort, idet afkastet af den investerede kapital skal øges til et niveau, der som minimum overstiger kapitalomkostningen med 30-50%.

Forrentningen er forbedret i de seneste år på trods af et omfattende investeringsprogram. En del af stigningen i forrentningen forudses derfor at komme fra en højere kapacitetsudnyttelse. Derudover forventes, alt andet lige, et lavere investeringsniveau i de næste par år, hvilket vil bidrage til at reducere den investerede kapital.

Løbende forbedringer af konkurrencedygtigheden af DFDS' koncepter forventes ligeledes at underbygge et stigende aktivitets- og indtjeningsniveau, ligesom fokus på effektivisering af driften vil bidrage.

Dertil kommer en tæt opfølgning på aktiviteter, hvor forrentningen ikke opfylder de økonomiske mål samt realisering af synergier fra en tættere integration af de virksomhedskøb, der er gennemført.

Vækststrategien

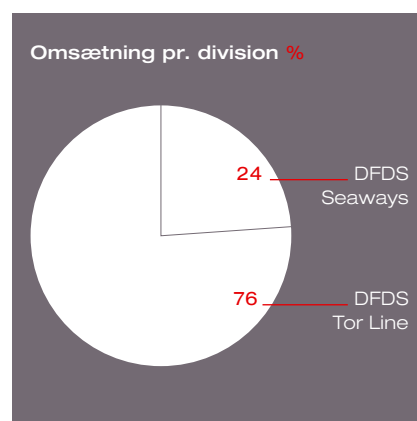
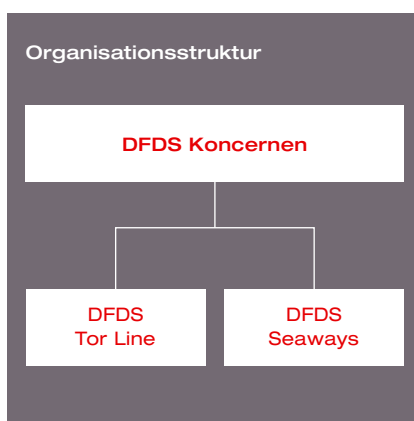
Efter alt at dømme vil der fremover ske en yderligere konsolidering blandt fragt- og passagerrederier i Nordeuropa. Baggrunden for denne proces er ændrede markeds- og konkurrencevilkår for især passagerskibsfarten samt en fortsat konsolidering af landtransportsektoren, som er den største kundegruppe for ro/ro-rederiernes fragttaktiviteter. Hertil kommer behovet for at forbedre indtjeningsniveauet gennem industrielle synergier.

DFDS er såvel geografisk som aktivitetsmæssigt godt positioneret til at deltage i denne konsolidering gennem virksomhedskøb samt partnerskaber og alliancer.

DFDS' vækststrategi tager sigte på at skabe et bredere og dybere indtjeningsgrundlag for dels at opnå yderligere stor-driftsfordele, dels at forbedre konkurrencedygtigheden af produkter og serviceydelser.

Derudover skal vækststrategien øge risikospredningen ved at mindske afhængigheden af enkelte aktiviteter.

Nordeuropa forudses også i de kommende år at være DFDS' primære markedsområde, om end fragttaktiviteter omfattende Den Iberiske Halvø og Det Irske Hav forventes udbygget.



Flådemål

Fragtflåden:
Gennemsnitsalder: Ca. 10 år,
Ejerandel: Ca. 45-50%

Passagerflåden:
Gennemsnitsalder: Ca. 20 år,
Ejerandel: Ca. 80%

Økonomiske mål

DFDS' kapitalomkostning (WACC) er primo 2007 beregnet til 6,6%. Forrentningen af den investerede kapital skal øges til et niveau, der overstiger kapitalomkostningen med 30-50%.

Målet for kapitalstrukturen er en egenkapitalandel på 35-40%. I perioder med større investeringer kan egenkapitalandelen midlertidigt reduceres til omkring 30%.

Udviklingspotentialet og markeds-væksten i Østersøområdet forventes at forblive højere end i Nordsøområdet i de kommende år. Et mål for vækststrategien er derfor at øge andelen af Koncernens omsætning fra Østersøområdet. En mere balanceret omsætningsfordeling mellem Nordsøen, hvor hovedparten af omsætningen genereres i dag, og Østersøen vil ligeledes bidrage til en større risikospredning.

Opfølgning på mål og strategier

- Markedsposition i Østersøområdet styrket og udvidet gennem nye anløb og kapacitetsudvidelser
- Markedsposition for lo/lo-aktiviteterne styrket og udvidet gennem købet af DFDS Container Line (Norfolk Line Containers) og etablering af nyt samarbejde med det spanske rederi Suardiaz
- Kapaciteten udvidet for den centrale havneterminal i Immingham, England

- Markedsposition for flere fragtruter styrket gennem overtagelse af traileraktiviteter knyttet til ruterne
- Fremadrettet platform for passageraktiviteterne etableret gennem omstrukturering af rutenetværket
- Andel af industrielle logistik kunder øget
- Andel af Koncernens omsætning fra Østersøområdet øget til 13% i 2006 fra 10% i 2005
- Fornylelsen af fragtflåden afsluttet med levering af den sjette og sidste ro/ro-nybygning
- Fremtidig fragtkapacitet sikret gennem aftale om indchartring af yderligere to ro/ro-skibe til levering i 2009
- Flådens gennemsnitsalder og ejerandel på niveau med flådemålene
- Forrentningen af den investerede kapital (ROIC) øget til 7,1%, hvilket kan sammenholdes med en kapitalomkostning på 6,4% beregnet primo 2006

Ledelsens beretning

Resultatudvikling

Årets resultat før skat blev DKK 402 mio., en fremgang på 74% i forhold til 2005.

Resultatfremgangen kan henføres til DFDS Tor Lines fragttaktiviteter, hvor markedsvæksten oversteg forventningerne, hvilket øgede kapacitetsudnyttelsen og dermed indtjeningen. Dertil kommer effekten af fornyelsen af flåden igangsat i 2001, der har skabt et konkurrencedygtigt omkostningsniveau.

For passageraktiviteterne i DFDS Seaways var 2006 som forventet præget af fortsat vanskelige markedsvilkår som følge af overkapacitet i passagermarkedet. Endvidere omstruktureredes ruter, og ny tonnage blev indsat, hvilket medførte flere engangsomkostninger. Dertil kom en væsentlig stigning i bunkeromkostningen, som det kun i begrænset omfang var muligt at kompensere for gennem prisforhøjelser.

Årets resultat før skat blev således væsentligt højere end den oprindelige forventning meddelt i årsrapporten for 2005 om et resultat før skat i størrelsesordenen DKK 250 mio. Resultatforventningen blev opjusteret til et resultat før skat i størrelsesordenen DKK 325 mio. i forbindelse med halvårsmeddelelsen og ultimo okto-

ber til et resultat før skat i størrelsesordenen DKK 400 mio. Begge opjusteringer skyldtes fremgang for fragttaktiviteterne.

Omsætningen steg med 20% til DKK 7.524 mio., hvilket er højere end den seneste forventning til omsætningsvæksten om en stigning på 17-18% meddelt i regnskabsmeddelelsen for 3. kvartal 2006. Forøgelsen skyldes primært et højere end forventet aktivitetsniveau for DFDS Tor Line.

Forretningsudvikling og investeringer

DFDS' langsigtede konkurrencedygtighed blev styrket gennem en række væsentlige investeringer og tiltag i 2006.

Markedspositionen i Østersøområdet blev udvidet og styrket gennem indsættelse af et nyere ro/pax-skib på DFDS LISCO Line, der forbinder Klaipeda og Kiel. Hertil kom kapacitetsudvidelser og nye anløb på flere ruter. Primo 2007 øges kapaciteten endvidere på HansaBridge, der sejler mellem Riga og Lübeck, ved indsættelse af yderligere et ro/pax-skib.

Serviceniveauet for fragtruterne på Nordsøen blev styrket gennem indsættelsen af den sjette ro/ro-nybygning og udvidelsen af havneterminalen i Immingham.

8

Langsigtet konkurrencedygtighed styrket

Væsentlig fremgang for fragttaktiviteterne

Fortsat overkapacitet i passagermarkedet



Udvikling i strategiske flådemål

	2002	2003	2004	2005	2006	Mål
Fragtflåde:						
Gennemsnitsalder, år	12,5	10,6	9,1	9,5	8,1	10
Ejerandel, %	62	51	43	45	39	45-50
Passagerflåde:						
Gennemsnitsalder, år	19,8	19,4	20,4	21,4	20,2	20
Ejerandel, %	100	83	83	83	86	80

Derudover blev markedspositionen for flere fragtruter styrket gennem investering i traileroperatører knyttet til ruterne.

Markedspositionen inden for lo/lo-segmentet blev udvidet gennem en samarbejdsaftale med det spanske rederi Suardiaz om en rute mellem Det Irske Hav og det nordlige Spanien. Derudover blev markedspositionen mellem Det Irske Hav og Kontinentet udvidet gennem købet af DFDS Container Line (tidl. Norfolk Line Containers). Disse tiltag komplementerer DFDS Lys Lines aktiviteter, og den øgede geografiske markedsdækning og driftsmæssige fleksibilitet giver mulighed for at forbedre DFDS' kundeservice og realisere synergier.

Et nyere, større cruise ferry-skib blev indsat på Amsterdam-ruten medio marts. Rutens passager- og fragtkapacitet blev dermed øget med henholdsvis 16% og 35%. Derudover blev DFDS Seaways' rutenetværk omstruktureret i 4. kvartal 2006 gennem åbning af en rute mellem Vestnorge og England samt lukning af Gøteborg-ruten. Med disse ændringer er der skabt en bæredygtig platform for den videre udvikling af DFDS Seaways' passageraktiviteter.

Økonomisk målsætning

Forrentningen af den investerede kapital (ROIC) blev forbedret til 7,1% fra 6,0% i 2005. Forrentningsniveauet blev således 16% højere end DFDS' kapitalomkostning, der primo 2006 var beregnet til 6,4%.

Kapitalomkostningen er primo 2007 beregnet til 6,6%. Stigningen på 0,2 procentpoint i forhold til 2006 skyldes primært et højere renteniveau.

Opnåelse af en forrentning af den investerede kapital på niveau med kapitalomkostningen udgjorde den første fase af

DFDS' økonomiske målsætning opstillet i 2001. I den anden fase af den økonomiske målsætning skulle forrentningen øges til et niveau, der overstiger kapitalomkostningen.

Som følge af afslutningen af den første fase er den økonomiske målsætning ændret til opnåelse af en forrentning, der overstiger kapitalomkostningen med 30-50%. For 2007 svarer dette mål til en forrentning på 8,6-9,9% med udgangspunkt i den beregnede kapitalomkostning på 6,6%.

Flådens udvikling

Ved udgangen af 2006 var ejerandelen af fragtflåden reduceret til 39%, hvilket primært kan henføres til købet af DFDS Container Line, der opererer fem indchartrede containerskibe.

Fragtflåden blev yderligere fornyet i 2006 gennem den rettidige levering af den sjette og sidste nybygning fra Flensborg Værft i juni 2006 og købet af et nyere ro/pax-skib. Derudover blev tre ældre fragtskibe solgt, hvoraf ét blev tilbagechartret, og to fragtskibe på langtidsskarter blev tilbageleveret.

For at sikre tilstrækkelig kapacitet i rutenetværket blev der indgået en tiårig aftale om time-charter af to ro/ro-fragtskibe til levering i henholdsvis marts og november 2009. Skibene bygges i Kina og indgår som en del af den samme serie af skibe, hvoraf to skibe i 2005 blev indchartret til levering ultimo 2007 og primo 2008.

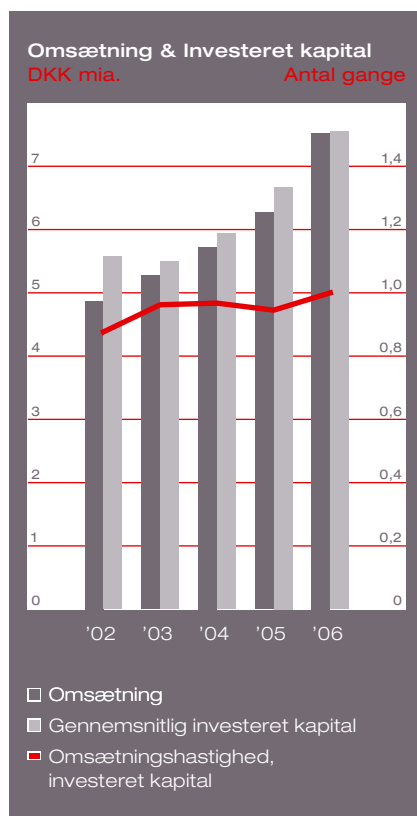
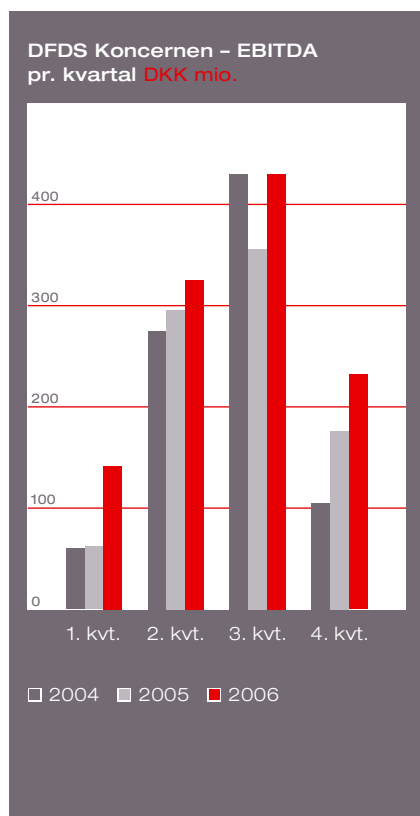
På dette grundlag forventes et lavt investeringsniveau i fragtskibe frem til 2010. Der vil dog i denne periode være behov for at øge ro/pax-kapaciteten i Østersøområdet, og derudover kan der opstå behov for at udskifte ældre indchartret tonnage.

Passagerflåden blev ligeledes fornyet i 2006. Således faldt gennemsnitsalderen til 20,2 år som følge af tonnageændringer afledt af omstruktureringen af rutenetværket. På sigt forventes det udchartrede passagerskib DUKE OF SCANDINAVIA afhændet, hvilket vil reducere gennemsnitsalderen yderligere. Den gennemsnitlige alder for tonnagen beskæftiget på DFDS Seaways ruter var 18,6 år ved udgangen af 2006.

Som udgangspunkt forventes ingen investeringer i ny passagertonnage frem til 2010, men det kan blive aktuelt at opgradere tonnagen i perioden.

Medarbejder- og organisationsudvikling

Det gennemsnitlige antal medarbejdere steg med 3% til 4.346 i 2006. Stigningen i antal medarbejdere skyldes hovedsageligt helårseffekten af købet af den belgiske traileroperatør Halléns NV i slutningen af 2005 og udvidelsen af havne-terminalen i Immingham i 2006. På denne baggrund øgedes andelen af medarbejdere på land til 51% fra 47% i 2005.



Dansk skibsfarts gunstige udvikling og DIS-registrets tiltrækningskraft har skabt nye jobs og beskæftigelsesmuligheder i den danske rederibranche. Tilsammen med det generelt høje aktivitetsniveau i Nordeuropa har dette skærpet konkurrencen om nye medarbejdere. DFDS har derfor støttet rekrutteringskampagnen for Det Blå Danmark initieret af Den Danske Maritime Fond. Kampagnen profilerer en bred vifte af uddannelses- og beskæftigelsesmuligheder, der er knyttet til det maritime erhverv, og fungerer således som et værdifuldt supplement til DFDS' rekrutteringstiltag.

Der blev også i 2006 gennemført flere krævende projekter, herunder indsættelse af ny passagertonnage og integration af tilkøbte virksomheder. Disse og andre projekter blev gennemført rettidigt på grundlag af en særlig indsats fra medarbejderside, hvilket er en forudsætning for, at DFDS kan agere hurtigt og målrettet på muligheder, der opstår i markedet.

DFDS arbejder løbende med medarbejderudvikling gennem blandt andet videreuddannelse og årlige medarbejdersamtaler samt især gennem en udstrakt uddelegering af opgaver og ansvar til den enkelte medarbejder.

DFDS' organisation har som følge af implementeringen af rederistategien siden 2001 gennemgået en række større

ændringer afledt af blandt andet virksomhedskøb samt køb og salg af tonnage. For dels at sikre DFDS' langsigtede evne til at fastholde og tiltrække dygtige medarbejdere, dels at sikre ensartede vilkår på tværs af Koncernen gennemføres i 2007 en række nye initiativer inden for personaleområdet.

Dette vil omfatte programmer rettet mod at udvikle og fastholde medarbejdere samt tiltrække nye medarbejdere. Hertil kommer opgraderede programmer for uddannelse og ledelsesudvikling samt introduktion af en mere markeds- og mål-baseret tilgang til aflønning og kompensation.

Ny koncernchef tiltrådt

Niels Smedegaard, 44 år, tiltrådte som ny administrerende direktør den 1. januar 2007. Niels Smedegaard afløste foresiddende direktør Ole Frie, der som planlagt gik på pension ved udgangen af 2006. Foruden Niels Smedegaard består direktionen herefter af økonomidirektør Christian Merrild og koncerndirektør Søren Jespersen.

Sikkerhed og sikring har højeste prioritet

I DFDS' strategier og politikker har skibenes sikkerhed højeste prioritet. Der pågår således en løbende, målrettet udvikling af

sikkerhedsstyringssystemet (ISM). Systemet er et myndighedskrav, der sikrer anvendelse af dokumenterede, sporbare processer og metoder for sikker skibsdrift. Implementeringen af systemet overvåges løbende gennem myndigheders og egne audits såvel i land som til søs.

Primo februar 2006 indførtes en revideret alkohol- og rusmiddelpolitik, som indebærer, at alle ansatte på skibe ikke må indtage eller være påvirket af alkohol eller rusmidler, så længe de er i tjeneste og ombord. Der er tillige indført forskellige kontrolforanstaltninger.

I 2004 trådte ISPS-koden (International Ship and Port Facilities Security Code) angående sikring af skibe i kraft. DFDS deltagere løbende i processer og øvelser med inden- og udenlandske myndigheder for at sikre en velfungerende implementering af koden. ISPS-koden overvåges på samme vis som sikkerhedsstyringssystemet.

Gennemførelse af øvelser er et vigtigt værktøj for at udvikle og evaluere beredskabet herunder sikre at de enkelte besætningsmedlemmer til enhver tid er trænet i deres sikkerhedsmæssige funktioner. Beredskabet ombord trænes ved forskellige typer af hændelser, blandt andet har flere af passagerskibene afholdt øvelser af deres evakuerings-systemer. Herudover deltager DFDS aktivt i øvelser vedrørende landbaserede

beredskaber, eksempelvis var KING OF SCANDINAVIA udgangspunktet for en omfattende landbaseret øvelse, der blev afholdt i England i november 2006.

Ved overtagelsen af passagerskibene KING OF SCANDINAVIA og PRINCESS OF NORWAY gennemførtes en række ændringer for at sikre overholdelsen af internationale standarder, danske særkrav og egne krav til sikkerhed. Begge skibe blev sat i drift som planlagt.

I 2006 trådte nye regler i kraft angående "sorte bokse" i fragtskibe (S-VDR: Simplified Voyage Data Recorder). Systemet har til formål at opsamle data om skibet til myndighedernes brug ved efterforskning af hændelser ombord. Installationen blev påbegyndt i 2006 og vil fortsætte i de kommende år. Alle skibe bygget efter 2002 og passagerskibene har været udstyret med et tilsvarende system siden 2002.

Resultatforventning 2007

Omsætningsvæksten forventes samlet at blive omkring 8-10% i 2007. Helårseffekten af primært købet af DFDS Container Line i 2006 forventes at udgøre omkring 80% af væksten. Omstrukturering af aktiviteter vil reducere DFDS Lys Lines omsætning i 2007, mens der forventes fortsat vækst for de øvrige fragttaktiviteter, om end det organiske væksth niveau forventes at blive lavere end i 2006. Omstruktureringen af rutenetværket for passageraktiviteterne forventes i mindre omfang at bidrage til væksten som følge af primært en positiv netto-effekt af åbningen af Bergen-ruten og lukningen af Göteborg-ruten.

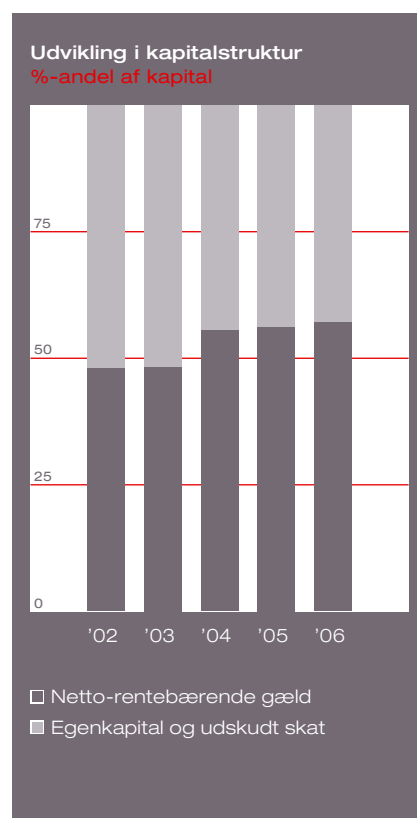
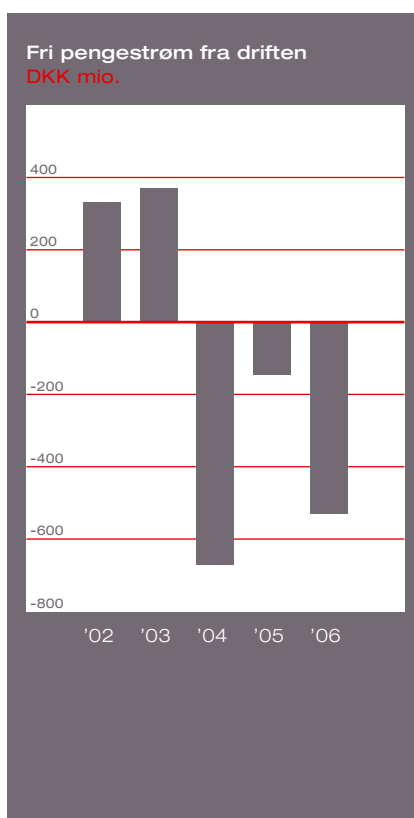
DFDS Tor Lines driftsresultatet (EBITA) for 2006 indeholdt avancer fra salg af skibe, ejendomme og terminaler på i alt DKK 26 mio. Justeret for disse engangsposter forventes DFDS Tor Lines driftsresultat (EBITA) at stige med omkring 5-7% i 2007.

Driftsresultatet (EBITA) for DFDS Seaways forventes at blive forbedret væsentligt i 2007. Justeret for ikke-sammenlignelige poster på DKK 17 mio. forventes en resultatfremgang på ca. 30%.

Omkostningen til ikke-fordelte poster forventes at forblive på niveau med 2006.

Omkring 20% af det forventede bunkerforbrug i 2007 er ikke afdækket, hvilket indebærer en resultatpåvirkning på ca. DKK 1,5 mio. ved en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet i februar 2007, som var omkring USD 255 pr. ton.

Stort set hele den forventede pengestrøm i USD, der er en netto-udgiftsvaluta



for DFDS, er afdækket for 2007 på et gennemsnitligt niveau omkring USD/DKK 5,75. De valutakursrisici, der kan påvirke resultatudviklingen, er derfor udsving i DFDS' primære indtægtsvalutaer (SEK, GBP, NOK og EUR), hvoraf omkring 90% af positionen i SEK og GBP er afdækket.

Kursreguleringer udgjorde en netto-indtægt på DKK 29 mio. i 2006. I 2007 forventes på nuværende tidspunkt ingen indtægter fra kursreguleringer, mens netto-renteudgifterne forventes at stige

med omkring 7%, som følge af helårseffekten af investeringer foretaget i 2006.

De samlede investeringer forventes som udgangspunkt at blive omkring DKK 150 mio. i 2007. Der er ikke planlagt større investeringer herudover, men det kan blive aktuelt at investere i blandt andet ro/pax-tonnage til Østersøen. Endvidere kan virksomheds- og aktivitetsskøb blive aktuelle.

På denne baggrund forventes for hele Koncernen et resultat før skat for 2007 i størrelsesordenen DKK 425 mio.



DFDS' omverden

DFDS' aktiviteter påvirkes af en række eksterne faktorer, hvoraf de væsentligste vedrører politiske beslutninger, herunder ny lovgivning, ændringer i konkurrence- og kundeforhold samt den økonomiske konjunkturudvikling.

Politiske beslutninger & lovgivning

DFDS' aktiviteter påvirkes fortrinsvis af politiske beslutninger vedrørende infrastrukturelle forhold i Nordeuropa samt beslutninger rettet mod rederi- og transportsektoren. Foruden politiske institutioner er DFDS underlagt søfartskonventioner udstedt af IMO (International Maritime Organisation), der inden for FN varetager søfartsspørgsmål relateret til hovedsageligt sikkerheds- og miljøforhold.

De vigtigste aktuelle områder, der har eller kan få betydning for DFDS, er:

Lovgivning om svovlindhold i bunkers:

Direktiver udstedt af IMO og EU vedrørende anvendelse af lavsvovlholdig bunkers trådte i kraft i 2006 for Østersøen og Kattegat, mens direktiverne træder i kraft for Nordsøen i august 2007.

Implementeringen af direktiverne i Østersøen har indebåret en stigning

i DFDS' omkostning til bunkers, som i vid udstrækning er blevet afdækket ved brændstoffillæg.

Vejskat: En vejskat for lastbiltrafik på de tyske motorveje blev indført primo 2005, og en lignende vejskat blev indført primo 2004 i Østrig, mens Schweiz allerede i 2001 indførte en vejskat. Flere europæiske lande, herunder Sverige, planlægger at indføre vejafgifter for lastbiltrafik i de kommende år. I 2006 vedtog EU et direktiv om vejafgifter, Eurovignetdirektivet, som har til formål at regulere indholdet af ordninger for vejafgifter.

Vejafgifter vil, alt andet lige, fordyre vejtransport i forhold til sø- og banetransport, og for DFDS forventes vejskatter derfor at få en positiv indvirkning på aktivitetsniveauet.

Køre-/hviletidsbestemmelser: EU vedtog i februar 2006 nye og strammere bestemmelser angående køre- og hviletid for lastbiltrafik.

Statsstøtte: EUs Marco Polo-program kan yde støtte i opstartsfasen til kommercielt levedygtige shipping-projekter. Short sea shipping indgår desuden som en del af EUs infrastrukturprogram TEN (Trans Europæiske Netværk), som råder over betydelige midler.



Begge programmer har til formål at afhjælpe flaskehalse i EUs vejnet og flytte gods fra vej- til søtransport. Disse formål støtter DFDS, selv om der er en reel risiko for at forvride konkurrencen i markedet gennem støtteordninger.

Emissioner: Der er stigende opmærksomhed omkring transportsektorens miljøpåvirkning, hvilket har medført ny lovgivning omkring emissioner for skibsfarten og landtransport, mens luftfartens emissioner endnu ikke er reguleret.

Norsk NO_x-afgift: I Norge er der indført en NO_x-afgift for tonnage, der sejler mellem norske havne. Implementering af afgiften vil påføre DFDS en omkostning i størrelsesordenen et etcifret millionbeløb.

Ophør af konferencesarbejder: I september 2006 vedtog EU, at muligheden for konferencesarbejder inden for liniefart i EU bortfalder med virkning fra 2008.

Markeds- og konkurrenceforhold

Det nordeuropæiske marked for ro/ro-baseret fragt- og passagerskibsfart er karakteriseret ved en regional markedsstruktur. De fleste rederiers aktiviteter er koncentreret om en til to regioner, mens en håndfuld større rederier, heriblandt DFDS, driver aktiviteter i op til fem regioner i Nordeuropa.

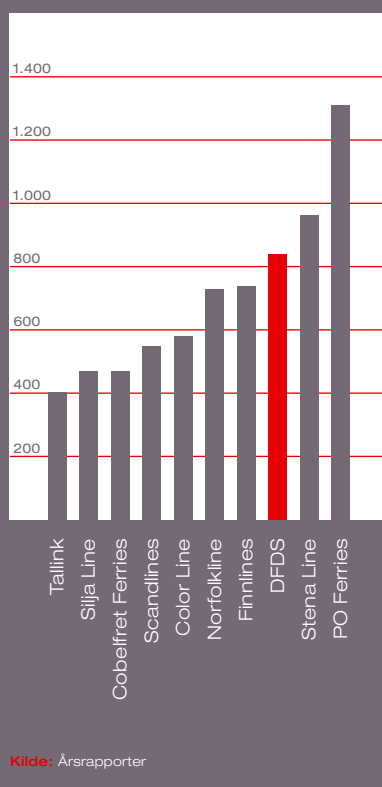
Frugtmarkedet har i de seneste år udvist en jævn, positiv vækst drevet af på den ene side økonomisk vækst i Nord- og Østeuropa og på den anden side industrielle strukturændringer og -forhold, der styrker søtransportens konkurrencedygtighed. Sidstnævnte omfatter vejskatter, strammere køre-/hviletidsbestemmelser, mangel på chauffører, miljøforhold og et overbelastet vejnet. I dele af EU er jernbanenettet ligeledes overbelastet.

På dette grundlag forventes den positive udvikling i ro/ro-fragtmarkedet at fortsætte i de kommende år.

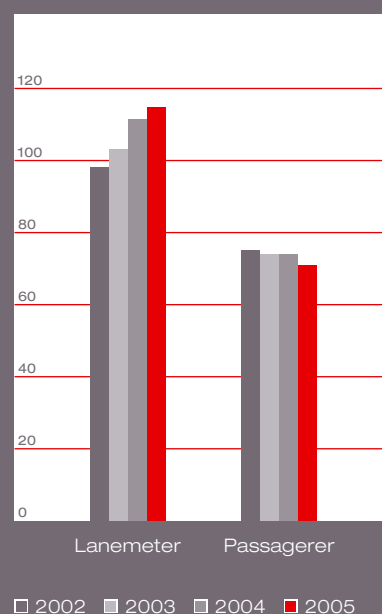
Væksten i passagermarkedet er derimod generelt stagnerende som følge af de senere års stigende udbud af lavprisyflyrejser og harmonisering af punktafgifter. Ændringerne i markedsvilkårene har medført en tilpasning af passageraktiviteter, herunder lukning af ruter, indsættelse af tonnager med mindre passagerkapacitet og mere fragtkapacitet samt opgradering af ombordkoncepter.

Som helhed forventes fortsat begrænset vækst i passagermarkedet i de kommende år, dog forventes nogle markedsområder, primært i Østersøområdet at udvise fremgang afledt af høj økonomisk

De ti største nordeuropæiske passager- og fragtrederier, omsætning 2005 EUR mio.



Mængdeudvikling, nordeuropæisk ro/ro-marked Mio.



Note: Grafen viser antallet af trailere, omregnet til lanemeter, og passagerer på alle nordeuropæiske ro/ro-ruter. Trafikstrømme fra broer og tunneler er ikke indregnet. Opgørelsen er ikke fuldstændig, idet information om enkelte ruter/rederier ikke er tilgængelig. Tal for 2006 er endnu ikke tilgængelige.
Kilde: ShipPax Statistics & Outlook 06, egne tal.

3 vigtige trends inden for fragtskibsfart (ro/ro og ro/pax):

- Tonnagen bliver større og hurtigere for at understøtte markedets behov for kapacitet og frekvens
- Jævn vækst i fragtmarkedet understøttes af økonomisk vækst
- Flaskehalse og lovindgreb i landtransporten understøtter vækst i søtransport

3 vigtige trends inden for passagerskibsfart med en overnatning:

- Overkapacitet i markedet forventes gradvis at blive reduceret
- Internettets betydning som informationskanal og platform for billetbestilling vokser fortsat
- Oplevelsen om bord får stigende betydning

vækst. Derudover skønnes efterspørgslen efter cruise-orienterede oplevelser og mere luksuriøse passagerkoncepter at stige på grund af stigende velstand.

Konsolideringen fortsatte i 2006 med flere væsentlige begivenheder, herunder det estiske rederi Tallinks køb af det finske rederi Silja Line samt Superfasts rute mellem Finland og Tyskland inklusive

tre ro/pax-skibe. Derudover har det italienske rederi Grimaldi købt majoriteten i det finske rederi Finnlines. Det forudses, at konsolideringen vil fortsætte drevet af behovet for at opnå stordriftsfordele til forbedring af indtjeningsniveauet og kundeservice. Endvidere får finansiel styrke til håndtering af stadig større investeringer i tonnager stigende betydning.





DFDS Tor Line

Markedsområde, aktiviteter og kunder

DFDS Tor Lines aktiviteter omfatter to primære geografiske markedsområder: For det første landene omkring Nordsøen samt Irland, Spanien og Portugal. For det andet de lande som omkranser den sydlige halvdel af Østersøen samt SNG-landene.

DFDS Tor Line driver ro/ro- og lo/lo-fragtskibsfart. Hertil kommer ro/pax-ruter, som primært drives i Østersøområdet, hvor markedet for ledsagede trailere er større end på Nordsøen.

De to vigtigste kundegrupper er internationale speditionsselskaber og producenter af tunge industrivarer med logistikbehov, hvor søtransport indgår som et væsentligt led i logistikkæden.

Omkring to tredjedele af de transporterede mængder i ro/ro-netværkene består af trailere, og en række længerevarende samarbejdsaftaler med større speditionsselskaber er indgået. Markedsvæksten i trailersystemet er afhængig af den generelle konjunkturudvikling, idet en høj andel af forbrugsvarer transporteres i dette system.

Inden for industriområdet er de vigtigste kundemålgrupper papir-, stål- og bil-

producenter, hvortil målrettede logistiksystemer udvikles. Dette kræver investering i specialiseret transportudstyr, IT-løsninger, dedikerede pakhuse samt i nogle tilfælde ruteændringer og indsættelse af større tonnager. Længerevarende kontrakter er derfor en forudsætning for indgåelse af sådanne samarbejder, hvor DFDS Tor Line fungerer som en del af kundens logistikkæde.

Positivt fragtmarked

Markedsudviklingen var positiv i stort set alle markedsområder understøttet af økonomisk vækst dels i de skandinaviske økonomier, dels i Baltikum og SNG-landene. Udviklingen i Storbritannien, der er et centralt marked for DFDS Tor Line, var ligeledes positiv, om end flytningen af industriproduktion væk fra Storbritannien fortsatte, hvilket øgede ubalancen i nogle trafikker.

Foruden konjunkturudviklingen blev den positive markedsudvikling understøttet af en tiltagende mangel på chauffører, hvilket generelt øger markedet for uledsagede trailere. Dertil kommer vejskatter, stramning af køre-/hviletidsbestemmelser for chauffører, miljøhensyn og flaskehalsproblemer i vejtrafikken.

16

Vision

Det er DFDS Tor Lines vision at være en førende udbyder af ro/ro- og lo/lo-liniefart og andre shippingrelaterede transportløsninger i Nordeuropa.

Mission

Primært at transportere gods fra "gate-to-gate" ved at tilbyde højfrekvente, pålidelige, fleksible, omkostningseffektive og innovative transportløsninger og -koncepter, der minimerer tid og omkostninger i kundens transportkæde.



Alle forhold, der understøtter vækst i søtransport.

Stramt marked for ro/ro-tonnage

Det høje aktivitetsniveau i fragtmarkedet og lav nybygningsaktivitet har medført, at markedet for ro/ro- og ro/pax-tonnage strammede yderligere til i 2006. Udbudet af tonnage med en kapacitet, der overstiger 2.000 lanemeter, er således meget begrænset, og rateniveauet har været stigende. Ny tonnage bygges i stigende grad til specifikke behov og i mindre grad til det åbne marked. Det forudses, at markedet for ro/ro- og ro/pax-tonnage fortsat vil forblive stramt i de kommende år.

Højt aktivitetsniveau for ro/ro-området

Ro/ro-området omfatter rutenetværkerne i Nordsøen og Østersøen samt traileroperatører knyttet til de enkelte ruter og DFDS Shipping Logistics.

Der blev opnået en betydelig resultatfremgang for rutenetværket på Nordsøen på grundlag af højere mængder, et stabilt rateniveau og implementering af en mere optimal tonnagedeling efter leveringen af den sjette ro/ro-nybygning. Dette gav

Væsentlige begivenheder i 2006

- **Aktivitetsændringer:**
 - 50% af DFDS LISCO Line overtaget fra Scandlines primo 2006, kapacitet udvidet i maj
 - Kapacitetsudvidelse på BalticBridge ved indsættelse af større tonnage i februar
 - EuroBridge omlagt til tre-skibsdrift fra fire-skibsdrift i juli
 - Ro/pax-tonnage indsat på RailBridge i juli
 - BelgoBridge afviklet i oktober
 - Havneterminalen i Immingham udvidet med tre ramper i juni
- **Virksomheds-/aktivitetskøb og samarbejdsaftaler:**
 - 100% af lo/lo-rederiet Norfolk Line Containers BV overtaget primo oktober (navn ændret til DFDS Container Line)
 - 50/50-samarbejde med det spanske rederi Suardiaz om en lo/lo-rute mellem Spanien, Irland og Storbritannien indledt i marts
 - Lo/lo-operatør, ElbeBoston Line, mellem Tyskland og England overtaget i marts
 - To mindre dedikerede traileroperatører i henholdsvis Sverige og England overtaget i andet halvår
 - Længerevarende aftaler indgået på flere ruter med største traileroperatører
 - Samarbejdsaftale indgået med Railion Deutschland om transport af jernbanevogne på RailBridge
- **Industrielle logistikkontrakter:**
 - Kontrakt underskrevet med BMW primo året
 - Aftale med Volvo Logistics udvidet i februar
 - Start af anden fase af transportaftale med StoraEnso i juli
 - Transport af stål for Arcelor mellem Kontinentet og Sverige
 - Treårig aftale om transport af 50.000 tons træpiller og møbeltræ fra Baltikum til Flexa Gruppen i Danmark
 - Hovedaftale med Volvo Logistics fornyet med op til fem år, december
 - Treårig logistikaftale indgået med Ovako Bar om 150.000 stålemner mellem Sverige og Storbritannien, februar 2007
- **Tonnage:**
 - To mindre, ældre skibe solgt i henholdsvis januar og marts
 - Køb af et nyere ro/pax-skib i april
 - Den sjette og sidste ro/ro-nybygning i serien fra Flensborg Værft leveret i juni
 - Tilbagelevering af to ro/ro-skibe fra langtidscharter i juli
 - Salg og tilbagechartring af et ældre ro/ro-skib i december
 - Indchartring af to nybyggede ro/ro-skibe for ti år med start i 2009



DKK mio.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	Hele året	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	Hele året
Nettoomsætning	988	1.104	1.126	1.260	4.478	1.287	1.371	1.414	1.638	5.710
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	128	204	185	157	674	198	240	262	237	937
Salg af aktiver	7	0	0	0	7	18	0	11	-3	26
Af- og nedskrivninger	-77	-81	-78	-86	-322	-85	-91	-93	-106	-375
Driftsresultat (EBITA)	58	123	107	71	359	131	149	180	128	588
Driftsmarginal, %	5,9	11,1	9,5	5,6	8,0	10,2	10,9	12,7	7,8	10,3
Investeret kapital, gennemsnit	4.982	5.160	5.268	5.333	5.177	5.404	5.730	5.951	5.981	5.762
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	4,6	8,9	7,8	5,0	6,4	9,7	9,8	11,6	7,2	9,2
Lanemeter, tusind	2.527	2.708	2.588	2.899	10.722	2.911	3.008	3.168	2.987	12.074

blandt andet mulighed for at indføre treskibsdrift på EuroBridge i stedet for fire-skibsdrift. Derudover blev den tabsgivende aktivitet BelgoBridge omstruktureret i andet halvår 2005 og endeligt afviklet i 2006.

De højere mængder kan henføres til generel markedsvækst og øget konkurrencedygtighed af søtransport samt indgåelsen af flere industrielle logistikaftaler, hvilket forbedrede kapacitetsudnyttelsen på flere ruter. Hertil kommer integrationen af mængder fra lo/lo-operatøren ElbeBoston Line på ElbeBridge og helårseffekten af overtagelsen af Cobelfrets rute mellem Sverige og England medio 2005.

De seks ro/ro-nybygninger er alle indsat på Nordsøen, og dette har i kombination med rokering af tonnage i øvrigt medvirket til opnåelse af et konkurrencedygtigt service- og omkostningsniveau på de fleste ruter.

Rutenetværket i Østersøen opnåede ligeledes en betydelig resultatfremgang på grundlag af højere mængder og et stabilt rateniveau samt en stigning i antallet af passagerer på ro/pax-ruterne med 34% til i alt 201.000 passagerer.

På trods af indsættelsen af større tonnager på flere ruter steg kapacitetsudnyttelsen i rutenetværket. Kapaciteten på BalticBridge blev udvidet med 50% ved indsættelse af større tonnager, og på DFDS LISCO Line blev et større ro/pax-skib indsat, hvilket skabte balance mellem de to skibe, der besejler ruten. I 3. kvartal blev ro/pax-tonnage indsat på RailBridge i forbindelse med en ny samarbejdsaftale indgået med Railion Deutschland angående transport af jernbanevogne. Det nye skib har desuden tiltrukket ledsaget trailertrafik til ruten. Som følge af tonnagefornyelse, herunder salg af ældre tonnager, blev kapaciteten på HansaBridge midlertidigt reduceret med et skib i andet halvår, men i første kvartal 2007 indsættes igen yderligere et skib. I

4. kvartal blev aktivitetsniveauet positivt påvirket af kødannelser ved grænseovergangene til Rusland.

Der er generelt nogen ubalance i trafikstrømmene i Østersøområdet, idet østgående mængder overstiger vestgående mængder. Dette søges kompenseret ved logistikaftaler omfattende vestgående mængder. På BalticBridge er der eksempelvis indgået en større logistikaftale omfattende træpiller og møbeldele mellem Danmark og Baltikum. På de øvrige ruter er andelen af mængder fra industrielle aftaler ligeledes stigende.

Tilstedeværelsen og markedspositionen i det centrale russiske marked blev forbedret gennem overtagelsen af 40% af agenturselskabet for SCF DFDS Line, der betjener NevaBridge. Endvidere blev der åbnet et nyt kontor i den russiske enklave Kaliningrad i 4. kvartal ved overtagelsen af et mindre lokalt agentur forud for udvidelsen af RailBridge med et anløb til Baltisk i Kaliningrad primo 2007.

Traileroperatørerne i Sverige, Belgien, Holland og England understøttede rutenetværket i 2006.

Videreudvikling af lo/lo-området

Lo/lo-området omfatter DFDS Lys Line, DFDS Container Line og DFDS Suardiaz Line.

DFDS Lys Line omfatter tre primære aktivitetsområder: Liniefart med sideports- og containerskibe mellem Norge, Storbritannien og Kontinentet, hvor den største kundegruppe er papirvirksomheder, liniefart mellem Norge, Storbritannien, Irland og Kontinentet, herunder Spanien med lo/lo-containerskibe. Dertil kommer tramp-aktiviteter med udgangspunkt i norsk industrilast til Europa inklusive destinationer i Middelhavet. Resultatet viste som helhed god fremgang i 2006 blandt andet som følge af en betydelig forbedring af resultatudviklingen for lo/lo-aktiviteterne.

I 2006 blev de norske agenturaktiviteter for Nor- og EuroBridge samt agentur- og terminalaktiviteterne i KST Shipping samlet i DFDS Lys Line således, at alle norske aktiviteter er integreret i samme organisation. Foruden en styrkelse af organisationen har integrationen medført en række omkostningsfordele.

Markedspositionen for lo/lo-aktiviteterne blev udvidet og styrket gennem en samarbejdsaftale mellem DFDS Lys Line og det spanske rederi Suardiaz omfattende en ugentlig containerrute mellem Bilbao, Avonmouth, Dublin og Greenock. Den nye rute markedsføres som DFDS Suardiaz Line.

En yderligere udvidelse og styrkelse af lo/lo-aktiviteterne blev opnået gennem købet af DFDS Container Line (tidl. Norfolk Line Containers), der driver to fragtruter mellem Rotterdam og havne i Irland. Hovedparten af kunderne serviceres af egen dør/dør-produktion mellem Kontinentet og Irland.

Der henvises i øvrigt til temaopslaget om "Intermodale containerløsninger i DFDS" på side 20-21.

Havneterminaler

DFDS Tor Line driver egne havneterminaler i Danmark, England, Holland og Norge, hvor fortrinsvis enhedslast så som trailere, containere, biler og industrielt gods håndteres.

Havneterminalernes betydning i transportkæden er stigende som følge af en løbende forøgelse af det enkelte skibs kapacitet, hvilket stiller stadig større krav til effektive processer for lastning og losning samt opbevaring af gods i terminalerne til efterfølgende distribution.

DFDS Nordic Terminal i Immingham blev udvidet med tre ramper uden for slusen, og terminalarealet blev øget med 70% fra 400.000 m² til 680.000 m² med henblik på at understøtte det stigende aktivitetsniveau på Nordsøen. Den udvi-

dede terminal blev taget i brug i juni 2006.

I Esbjerg er DFDS Scandic Terminal fortsat belastet af et højt omkostningsniveau som følge af et utidssvarende aftalegrundlag med de timelønnede terminalarbejdere.

Resultatudvikling

Omsætningen steg med 28% til DKK 5.710 mio. Lige under 60% af stigningen kan henføres til virksomheds- og aktivitetsskøb omfattende helårseffekten af købet af traileroperatører foretaget i andet halvår 2005, købet af DFDS Container Line indregnet i 4. kvartal 2006 og overtagelsen af Scandlines' 50%-andel af DFDS LISCO Line primo 2006.

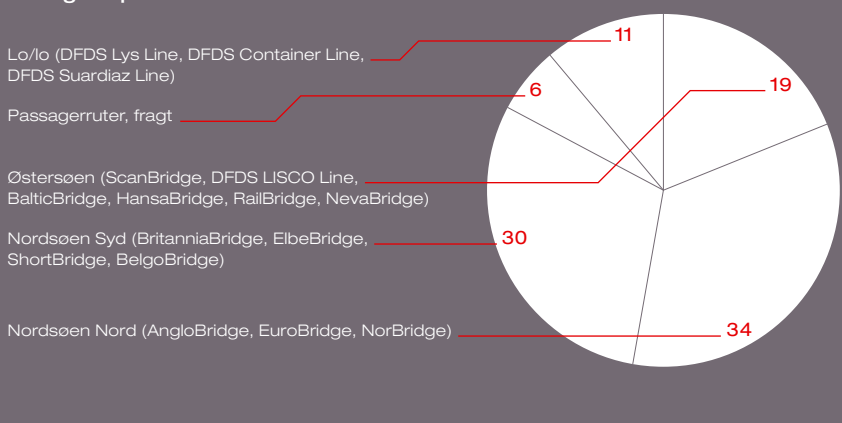
Den øvrige stigning skyldes et øget aktivitetsniveau for ro/ro-aktiviteterne afledt dels af markedsvækst i stort set alle trafikmarkeder, dels af kapacitetsudvidelser, nye logistikkontrakter og helårseffekten af åbningen af en ny rute mellem Rusland og Tyskland i 4. kvartal 2005.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) steg med 39% til DKK 937 mio. Hovedparten af resultatfremgangen kan henføres til en stigning i kapacitetsudnyttelsen i ro/ro-rutenetværkerne på både Nordsøen og Østersøen. Lo/lo-aktiviteterne opnåede ligeledes god resultatfremgang i 2006. Fornylelsen af ro/ro-flåden har endvidere medvirket til at skabe et konkurrencedygtigt omkostningsniveau. Hertil kommer afvikling af aktiviteter, der var tabsgivende i 2005 samt bidrag fra virksomheder og aktiviteter overtaget i 2005 og 2006. Det stigende omkostningsniveau til bunkers blev i væsentligt omfang afdækket gennem prisreguleringsaftaler.

Avancer fra salg og tilbagelevering af skibe udgjorde i alt DKK 26 mio. Afskrivningerne steg med 17%, hvilket hovedsageligt skyldes tilgang af nye aktiviteter, herunder helårseffekter heraf. Afskrivninger afledt af tilgangen af et ro/pax-skib og en ro/ro-nybygning i 2006 blev stort set opvejet af effekten fra salg og tilbagelevering af skibe. Herefter blev driftsresultatet (EBITA) DKK 588 mio., en fremgang på 64%.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 5.762 mio. i 2006. Stigningen i den investerede kapital på 11% skyldes tilgang af skibe samt virksomheds- og aktivitetsskøb. Forrentningen af den investerede kapital blev forbedret til 9,2% fra 6,4% i 2005.

Mængder pr. område for liniefart 2006 %



Ro/ro- og ro/pax-aktiviteter

Antal afgang pr. uge i begge retninger

DFDS Tor Line/DFDS LISCO:

AngloBridge:	Göteborg-Immingham/Tilbury	20
EuroBridge:	Göteborg-Brevik-Gent	13
NorBridge:	Brevik-Kristiansand-Immingham	5
BritanniaBridge:	Esbjerg-Immingham/Harwich	18-20
ElbeBridge:	Cuxhaven-Immingham	10
ShortBridge:	Rottedam-Immingham	12
BalticBridge:	Fredericia-København-Klaipeda	7
HansaBridge:	Riga-Lübeck	8
NevaBridge:	Kiel-St. Petersburg	4
DFDS LISCO Line:	Klaipeda-Kiel	12
ScanBridge:	Klaipeda-Karlshamn-Baltisk	14
RailBridge:	Klaipeda-Baltisk-Sassnitz	6

Lo/lo- og sideportsaktiviteter

Antal rundrejser pr. uge

DFDS Lys Line:

Kontinentet/Storbritannien (sideport):	Oslofjorden-Hamburg-Chatham-Immingham-Moss	1
Kontinentet (sideport):	Skogn-Chatham-Rotterdam-Oslofjorden-Zeebrugge-Gent-Skogn	1
Kontinentet/Storbritannien (lo/lo):	Oslo-Oslofjorden-Kristiansand-Rotterdam-Oslo	1
Irland:	Oslo-Oslofjorden-Lysekil-Greenock-Belfast-Drogheda-Waterford-Cork-Esbjerg-Lysekil-Oslo	1
Spanien:	Oslofjorden-Lysekil-Bilbao-Immingham-Moss	1
Tramp:	Vestnorge-Spanien-Portugal-Middelhavet	n.a.

DFDS Container Line:

Kontinentet/Irland:	Rotterdam-Waterford	2
	Rotterdam-Dublin	3

DFDS Suardiaz Line:

Spanien/Irland/Storbritannien	Bilbao-Avonmouth-Dublin-Greenock	1
-------------------------------	----------------------------------	---

Kundemålgrupper og produktkoncepter

Trailersystem: Frekvent og pålidelig transport af uledsagede og ledsagede trailere for speditørskunder

Løfteenhedssystem: Transport af containere og flats samt tank- og bulkcontainere for både industri- og speditørvirksomheder.

Industriel logistik: Logistikkoncepter udviklet i samarbejde med større producenter af industrivarer og tredjepartsunderleverandører som for eksempel jernbaneselskaber

Kassettesystem: Transport af tunge industriprodukter som stål, metal, papir, plasticgranulat, træ mv. for industriskunder

Bilsystem: Transport af personbiler, busser, lastbiler og chassiser for bilproducenter.

Special-/projektlast: Transport af særlig last

Intermodale container- løsninger i DFDS

Et forretningsområde i vækst

Short-sea liniefart med containerskibe forbinder hovedsageligt de lande, som danner yderpunkterne i det europæiske marked, herunder Den Iberiske Halvø, Irland, Norge og Østersølandene. Denne type af liniefart i kombination med jernbane- og vejtransport udgør dør/dør-kæden i DFDS' intermodale løsninger til europæisk industri.

Interessen for sådanne intermodale løsninger er stigende som følge af fortsat vækst i fragtmarkedet, flaskehalsproblemer på vejnettet og generelt større fokus på miljøproblemer.

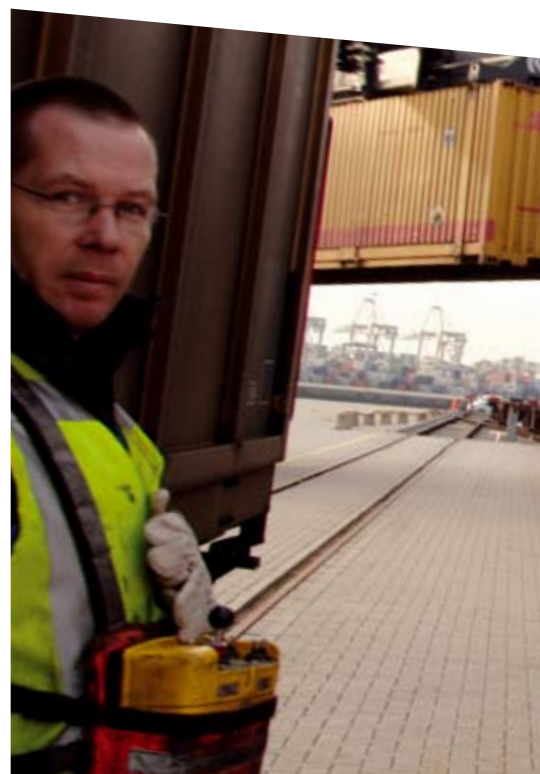
DFDS udvidede liniefarten med containerskibe i 2006 med købet af DFDS Container Line og etableringen af DFDS Suardiaz Line. De nye aktiviteter supplerer DFDS Lys Lines liniefart med containerskibe mellem Norge og Kontinentet/Storbritannien.

Udvidelsen af forretningsområdet giver mulighed for at tilbyde europæisk industri dør/dør-containerløsninger mellem Norge, Kontinentet, Storbritannien, Irland og Spanien. Det nye, integrerede rute-netværk, med centrale knudepunkter i Rotterdam og Dublin, vil desuden for-

bedre kapacitetsudnyttelsen af tonnage, terminaler og containerudstyr.

Købet af DFDS Container Line tilfører derudover ca. 100 nye medarbejdere i Holland, Irland og Italien, som betyder en væsentlig styrkelse af DFDS' salgsorganisation på især Kontinentet.

Vi forudser en stigende efterspørgsel efter intermodale løsninger i Europa, og målet er at udbygge forretningsområdet med særlig fokus på markeder, hvor søtransport indgår som et væsentligt element i den samlede transportkæde.





Fakta om intermodale containerløsninger i DFDS

- 14 containerskibe
 - 9 ruter
 - 17 destinationer
 - ca. 6.000 containere (40 og 45 fod)
 - produktkoncepter omfatter dør/dør-transport af tørlast, bulk og køl/frys
 - ca. 140.000 transporter p.a.
-



Markeds- og aktivitetsforhold

DFDS Seaways driver passagerskibsfart med én overnatning på tre ruter i Skagerrak og Nordsøen. De vigtigste kundegrupper er Mini Cruise-passagerer, ferierejsende med egen bil, grupperejser samt transport- og konferencepassagerer. Alle ruter medtager desuden fragt.

Hertil kommer driften af passagerdelen af DFDS Tor Lines ro/pax-rute mellem Danmark og England.

Markedsudvikling

Markedet for passagerskibsfart med én overnatning var i 2006 på den ene side positivt påvirket af et højt aktivitetsniveau i rejsemarkedet og på den anden side negativt påvirket af fortsat overkapacitet i skibs- og luftfartsmarkedet.

Den generelt positive konjunkturudvikling i Nordeuropa underbyggede et højt forbrug af rejser, hvoraf særligt markedet for korte rejser viste høj vækst som følge af et stort udbud af lavpris-flyrejser.

Væsentlige trends i rejsemarkedet er blandt andet: Oplevelser, kultur og natur efterspørges, internettet er den vigtigste kommunikations- og salgskanal, "bestil i god tid til lav pris" bliver mere udbredt,

rejsende sammensætter i stigende grad rejsen selv og tager på flere men kortere rejser. Derudover er der en høj grad af prisbevidsthed i markedet.

Der er fortsat overkapacitet i passagerskibsfarten i Nordeuropa, og der pågår således stadig en tilpasningsproces i markedet. Overkapaciteten er en konsekvens dels af de senere års kraftige udbygning af kapaciteten i luftfarten og særligt udbudet af lavprisflyrejser, dels af afviklingen af det toldfrie salg i EU og harmoniseringen af punktafgifter.

Overkapaciteten har medført et faldende indtjeningsniveau for de fleste passagerrederier som følge af et nedadgående pres på billetpriserne og stagnerende volumenvækst. Denne udvikling er til dels kompenseret af stigende ombordomsætning afledt af den generelle velstandsstigning i Nordeuropa.

På denne baggrund skete der en yderligere konsolidering af markedet i den nordlige del af Østersøen i 2006, og flere væsentlige strukturændringer blev gennemført i andre markedsområder i årets løb.

Der er flere tegn på, at der i de kommende år i luftfartssektoren ligeledes vil ske en vis konsolidering af kapaciteten

Vision

Det er DFDS Seaways' vision at være en førende udbyder af passagerskibsfart med én overnatning i Nordeuropa.

Mission

Vi skal give vore gæster en fantastisk oplevelse i maritime omgivelser.



opbygget i de seneste år. En sådan udvikling vil stabilisere prisniveauet.

I DFDS Seaways' markedsområder stabiliseredes billetpriserne og volumener i 2006 sammenlignet med 2005. Det forventes, at der i de kommende år vil ske en gradvis forbedring af balancen i markedet for passagerskibsfart.

Væksten i fritidsmarkedet (leisure) omfattende forskelligartede oplevelser, herunder gastronomiske oplevelser, forventes at fortsætte på baggrund af brugerens høje forventninger til fritidsaktiviteter. Denne udvikling forventes at understøtte en fortsat stigning i forbruget ombord.

I forlængelse heraf forventes aktivitetsniveauet i cruise-markedet at forblive højt, hvilket indebærer en positiv afsmittende effekt på efterspørgslen efter maritime oplevelser.

Det forventes således samlet, at der frem til 2010 vil ske en gradvis forbedring af markedsvilkårene for passagerskibsfarten på baggrund af forventninger om:

- Et fortsat højt aktivitetsniveau i rejse-markedet
- En gradvis konsolidering af kapaciteten i passagerskibs- og luftfarten



Væsentlige begivenheder i 2006

- **Aktivitetsændringer:**
 - Passager- og fragtkapacitet udvidet med henholdsvis 16% og 35% på Amsterdam-Newcastle-ruten ved indsættelse af større tonnage, april
 - Ny rute overtaget: Bergen-Haugesund-Stavanger-Newcastle, november
 - Lukning af Göteborg-Kristiansand-Newcastle-ruten, oktober
 - Salgskontorer i Göteborg og Kristiansand lukket, november
 - **Kommunikation & salg:**
 - Brugervenlighed og funktionalitet forbedret på www.dfdsseaways.com
 - Ny, dynamisk prismodel introduceret i 1. halvår 2006
 - Over 40% af omsætningen blev solgt via internettet ved udgangen af 2006
 - **Mennesker og kultur:**
 - Værdiprogram implementeret
 - **Tonnage:**
 - Køb af nyere cruise ferry-skib, KING OF SCANDINAVIA, til Amsterdam-Newcastle-ruten
 - Udchartring af DUKE OF SCANDINAVIA,
 - Køb af nyere cruise ferry-skib, PRINCESS OF NORWAY, til Bergen-ruten, september
 - Salg af PRINCESS OF SCANDINAVIA, november
-



DKK mio.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	Hele året
Nettoomsætning	319	500	610	408	1.837	308	494	617	419	1.838
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	-52	101	182	33	264	-47	93	178	17	241
Salg af aktiver	0	0	0	17	17	0	0	0	7	7
Af- og nedskrivninger	-41	-41	-40	-41	-163	-41	-48	-49	-49	-187
Driftsresultat (EBITA)	-93	60	142	9	118	-88	45	129	-25	61
Driftsmarginal, %	-29,2	12,0	23,3	2,2	6,4	-28,6	9,1	20,9	-6,0	3,3
Investeret kapital, gennemsnit	1.529	1.506	1.516	1.566	1.536	1.719	1.847	1.851	1.969	1.844
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-24,3	14,7	36,1	2,0	7,1	-20,4	9,1	26,9	-4,5	3,1
Passagerer, tusind	301	430	519	339	1.589	255	405	500	321	1.481

- En gradvis stabilisering af billetpriser og volumener i passagerskibsfarten
- Et fortsat højt aktivitetsniveau i fritidsmarkedet.

Bæredygtigt rutenetværk etableret

Rutenetværket blev yderligere tilpasset til de aktuelle markedsvilkår i 2006: Kapaciteten på Amsterdam-ruten blev øget, Gøteborg-ruten blev lukket, og en ny rute mellem Vestnorge og Storbritannien blev åbnet.

Der er nu etableret et bæredygtigt og fremadrettet rutenetværk med god overensstemmelse mellem tonnagens konfiguration og de enkelte ruters markedssituation.

Kapacitetsudvidelse Amsterdam-Newcastle

Passager- og fragtkapaciteten samt kvaliteten af ombordfaciliteterne blev forbedret på Amsterdam-ruten ved indsættelsen af cruise ferry-skibet KING OF SCANDINAVIA den 11. marts 2006. Skibet blev købt i november 2005 og leveret i februar 2006, hvorefter en mindre opgradering af skibet blev foretaget. Skibet erstattede DUKE OF SCANDINAVIA og øgede rutens passager- og fragtkapacitet med henholdsvis 16% og 35%.

Den samlede investering udgjorde omkring DKK 425 mio., hvoraf ca. 10% blev betalt i 2005. DUKE OF SCANDINAVIA blev i forbindelse med handelen udchartret uden besætning (bareboat-charter) for en toårig periode, som blev forlænget med et år i efteråret 2006.

Ny passagerrute på Nordsøen

DFDS Seaways åbnede en ny passager-rute mellem Bergen, Haugesund, Stavan-ger og Newcastle den 9. november 2006. Ruten blev tidligere drevet af Fjord Line.

De primære passagermarkeder for ruten er Vestnorge og området omkring

Kristiansand samt Storbritannien. Rutens vigtigste kundegrupper i passagermarke-det er Mini Cruise-passagerer og passa-gerer, der medbringer egen bil. Hertil kommer fragtkunder, som ligeledes udgør en del af rutens indtjeningsgrundlag.

Ruten betjenes af passagerskibet PRINCESS OF NORWAY, der blev købt af Fjord Line med overtagelse den 16. oktober 2006. Skibet blev frem til åbningen af ruten renoveret og omdøbt fra FJORD NORWAY. Skibet har 480 kahytter med en samlet kapacitet på 1.460 passagerer. Fragtkapaciteten udgør 1.410 lanemeter.

Gøteborg-ruten lukket

I sammenhæng med åbningen af ruten mellem Norge og Storbritannien, og som følge af en fortsat utilfredsstillende resul-tatudvikling blev passagerruten Gøteborg/Kristiansand-Newcastle lukket den 1. november 2006. Endvidere blev land-organisationen i Sverige nedlagt. En del af Gøteborg-rutens engelske og norske kunder er overført til den nye rute mellem Norge og Storbritannien.

Passagerskibet PRINCESS OF SCAN-DINAVIA, bygget i 1976, blev samtidigt solgt, hvilket reducerede passagerflådens gennemsnitlige alder.

Cruise ferry-ruter

Oslo-rutens aktivitetsniveau var på niveau med 2005. Ombordsætningen pr. passager fortsatte med at stige i 2006 på baggrund af opgraderingen af ombord-koncepterne gennemført i 2005. Udviklin-gen i fragttindtjeningen var ligeledes posi-tiv, mens der var en mindre nedgang i billetindtægten pr. passager. Rutens sam-lede dækningsbidrag blev således for-bedret i 2006, men en betydelig stigning i rutens bunkeromkostning opvejede stort set fremgangen. Det var kun i begrænset omfang muligt at kompensere stigningen i bunkeromkostningen gennem olie-pristillæg.

Anløbet til Helsingborg blev indstillet i november, hvilket reducerer rutens havne-og bunkeromkostning. Salg og markeds-føring af rejser på det svenske marked varetages herefter af den danske salgs-organisation. Til erstatning af anløbet i Helsingborg er der etableret en busser-vice i Sydsverige.

Passagerkapaciteten på det norske marked blev udvidet i slutningen af 2005 og forventes at blive yderligere udvidet i slutningen af 2007. Rutens konkurrence-situation på det norske marked forudses dermed at blive skærpet.

Amsterdam-rutens passager- og fragt-kapacitet blev udvidet i 2006. Udnyttel-sen af den øgede fragtkapacitet indfrie-de fuldt ud forventningerne, mens forventnin-gerne til en stigning i passagervolumen ikke blev indfriet. Det var primært volu-menudviklingen på det hollandske mar-ked, som ikke indfrie de forventningerne. Indsættelsen af større tonnage på ruten medførte derudover en række opstarts-omkostninger og højere kapitalomkost-ninger. I kombination med en betydelig stigning i rutens bunkeromkostning blev ruteresultatet således utilfredsstillende og væsentligt lavere end i 2005.

Rutens konkurrencesituation forventes forbedret i 2007 som følge af en mindre reduktion af passagerkapaciteten i mar-kedet.

Aktivitetsniveauet på Gøteborg-ruten var en del lavere end i 2005, idet ruten blev midlertidigt indstillet i februar og marts som følge af rokering af tonnage til Amsterdam-ruten i denne periode.

Åbningen af Bergen-ruten er forløbet planmæssigt, om end et usædvanlig højt antal dage med stærk blæst i Nordsøen har medført nogen uregelmæssighed i forhold til sejlplanen.

Ro/pax

Esbjerg-ruten drives i samarbejde med DFDS Tor Line på grund af den indsatte

ro/pax-tonnages store fragtkapacitet. Antallet af passagerer var lidt lavere end i 2005, men en bedre styring af pris-niveauet, jävnfør introduktionen af en dynamisk prisstrategi, mere end kompenserede det lavere aktivitetsniveau. Resultatet for rutens passagerdel var således tilfredsstillende.

DFDS Canal Tours

DFDS Canal Tours driver kanalrundfart i Københavns Havn med 17 turistbåde herunder to restaurantbåde. Antallet af gæster var omkring 700.000 i 2006. Den varme og solrige sommer medvirkede til en tilfredsstillende resultatudvikling.

Dynamisk prisstrategi

En ny, dynamisk pris- og distributionsstrategi blev introduceret i løbet af første halvår 2006. Billetpreiser fastsættes herefter på grundlag af efterspørgslen på de enkelte afgangse således, at forud for afgangsen sættes prisniveauet lavt med henblik på at stimulere tidlig booking, og i takt med efterspørgselsudviklingen justeres prisniveauet.

De hidtidige resultater viser, at der er sket en væsentlig stigning i antallet af tidlige bookinger, belægningsgraden er øget og en stigende andel af omsætningen genereres af on-line-salg. Selve prisniveauet er stabilt og ikke negativt påvirket af tidlige bookinger til lavere priser.

www.dfdsseaways.com

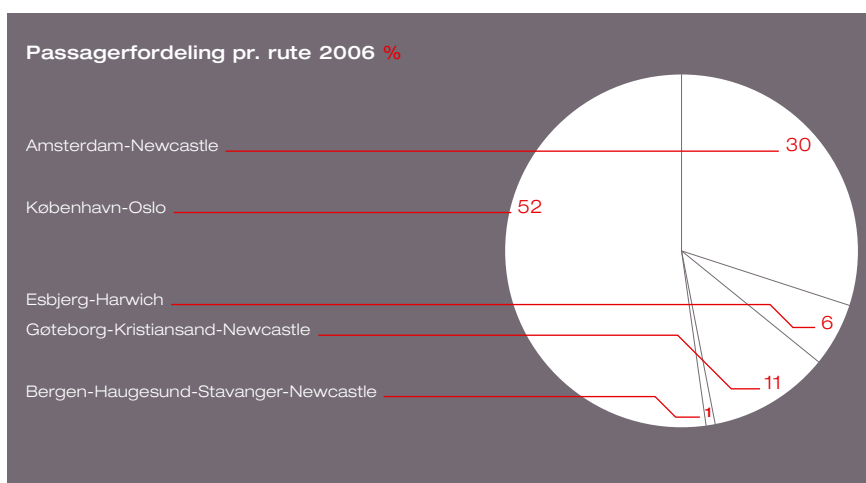
I forbindelse med introduktionen af en dynamisk prisstrategi blev www.dfdsseaways.coms funktionalitet ændret i første halvår.

Hjemmesiden tilgodeser nu i højere grad, at kunderne er forskellige og har forskellige behov. Det er således blevet nemmere for kunden at identificere, hvilke dele af hjemmesiden, der har relevans for kunden.

Der er tillige indarbejdet en højere grad af valgfrihed i produktprogrammet, hvilket giver mulighed for at tilbyde kunden flere ydelser og desuden præsentere kunden for ydelser af højere kvalitet til højere priser.

Som følge af hjemmesidens store betydning for salgs- og kommunikationsarbejdet analyseres kundernes oplevelse af hjemmesiden jævnligt som grundlag for løbende forbedringer af siden. I 2006 blev DFDS Seaways' hjemmeside besøgt af over fire millioner personer.

Væksten i antallet af on-line-bookinger fortsatte som forventet i 2006, hvor omkring 35% af omsætningen blev solgt on-line. Ved udgangen af 2006 var ande-



Produktkoncepter og kundemålgrupper

Transport

Transportprodukter giver mulighed for at medbringe egen bil på rejser, hvis formål typisk er besøg af familie og venner, forretningsrejser og individuelle feriearrangementer.

Ferie

Ferieprodukter består af pakkerejser arrangeret af DFDS Seaways og er målrettet mod familier og par, der rejser i egen bil.

Mini Cruise

Mini Cruise produkterne er kendetegnet ved, at de rejsende sejler ud og hjem med samme skib. Rejsen inkluderer således typisk to overnatninger om bord, hvor attraktionen er sejloplevelsen, skibenes mange faciliteter og landarrangementer på en attraktiv destination. Kundemålgruppen er bredt sammensat af par og vennegrupper i alle aldre samt børnefamilier i ferieperioderne. Produktet giver også mulighed for at afholde festarrangementer for større grupper ombord.

Konferencer

Konferenceproduktet omfatter møde- og konferencefaciliteter ombord. Mødeaktiviteterne kan foregå både under sejlads og under havneophold. Kundemålgrupperne er virksomheder, organisationer og kursusarrangører.

len af on-line-salget steget til over 40%. Det er fortsat målsætningen, at omkring 50% af DFDS Seaways' omsætning skal sælges on-line ved udgangen af 2007.

Resultatudvikling

Omsætningen blev DKK 1.838 mio., hvilket var på niveau med omsætningen i 2005. Som følge af væsentlige rute- og tonnageændringer i både 2005 og 2006 er omsætningen dog ikke umiddelbart sammenlignelig imellem disse år. For de to fortsættende ruter, Oslo- og Amsterdam-ruterne, steg omsætningen i 2006 med 4%, og antallet af passagerer steg med 3%. På disse ruter var billetomsætningen pr. passager lidt lavere end i 2005, mens ombordomsætningen pr. passager var stigende.

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) på DKK 241 mio. var 9% lavere end

i 2005 på grund af en stigning i bunkeromkostningen på omkring 20%, som det kun i begrænset omfang var muligt at afdække gennem oliepristillæg. Derudover medførte indsættelsen af ny tonnage på Amsterdam-ruten, lukningen af Göteborg-ruten og åbningen af Bergen-ruten en række engangsomkostninger.

Avance fra salg af skibe udgjorde DKK 7 mio. relateret til salget af PRINCESS OF SCANDINAVIA. Som følge af tilgang af ny tonnage steg afskrivningerne med 15%, og herefter blev driftsresultatet (EBITA) DKK 61 mio. Justeret for avancer blev driftsresultatet (EBITA) 45% lavere end i 2005 ligeledes justeret for avancer.

Den investerede kapital udgjorde i gennemsnit DKK 1.844 mio. i 2006, hvilket var en stigning på 20% afledt af tilgangen af ny tonnage. Forrentningen af den investerede kapital blev 3,1%.

Nye oplevelser til passagerne

Oplevelsen om bord er hjørnестenen i DFDS Seaways' strategi. Uanset om passageren er på Mini Cruise, på rejse med familien i egen bil eller på konference, er det oplevelsen om bord frem for en god pris, der skal sikre et nyt besøg og positiv omtale.

Vi skal tiltrække nye kundegrupper om bord, som værdsætter og vil betale for den unikke, maritime oplevelse og de mange tilbud om bord på et cruise ferry-skib.

Kulinariske oplevelser om bord er et afgørende element i samværet med familie og venner. Derfor introduceres i 2007 flere nye madkoncepter, udviklet i forlængelse af DFDS Seaways' tradition for høj kvalitet og service i alle aktiviteter.

I februar introduceres et nyt buffet-koncept, hvor tidens kulinariske trends kommer i front. Der bliver flere delikatesser at vælge mellem, indbydende, mindre portionsanretninger inspireret af tapas- og fusions-køkkenet og det traditionelle køkken serveret med et moderne twist.

Det nye koncept introduceres først på Oslo-ruten og dernæst på de øvrige ruter tilpasset til lokale markedsvilkår. Passagerer vil også fremover kunne opleve forskellige temaer omfattende både maden

og omgivelserne. Og på Oslo-ruten bliver der i løbet af 2007 mulighed for at opleve berømte kokke på tæt hold, når de besøger skibene.

En anden trend i udviklingen af oplevelsen om bord er et nyt underholdningskoncept, som blev lanceret på det danske marked i 2006. Flere toneangivende grupper og solister spillede på Oslo-ruten, hvilket fik både passagerer og medier til at spærre øjnene op, og som det var hensigten med konceptet, fik vi henvendelser og bookinger fra kundegrupper i markedet, som ikke tidligere har følt sig tiltrukket af et Mini Cruise.

Som en del af det nye underholdningskoncept undersøges endvidere mulighederne for at etablere et casino ombord.

Kursen er sat: Nye oplevelser er på vej, der skaber værdi for både nye og nuværende kundegrupper.





Rock cruises 2006

Nephew
Carpark North
Lars HUG
Blue Foundation
Powersolo
Teitur
Under Byen
Peter Sommer
Randi Laubek
Allan Olsen Solo
Skousen og Eivør
Hush
Rasmus Nøhr

Jazz cruises 2006

Cecilie Norby
Caroline Henderson
Hugo Rasmussen
Jakob Fisher Trio
Rosendahl
Julie Marie







Risikofaktorer og miljø

Generelle og særlige driftsmæssige risici

Markedet for søtransport af fragt og passagerer påvirkes af den generelle konjunkturudvikling. Det skønnes, at passagermarkedet på kort sigt er mere følsomt end fragtmarkedet over for konjunkturændringer. For blandt andet at imødegå risici knyttet til ændringer i konjunkturudviklingen er omkring halvdelen af fragtflåden indchartret, hvilket giver mulighed for at tilbagelevere tonnage med kort varsel.

Derudover påvirkes markedet for søtransport af fragt og passagerer af ændringer i industri-specifikke forhold. Dette omfatter ændringer i markedet for alternative transportformer som vej- og jernbanetransport samt luftfart. Sidstnævnte har primært betydning for passagerområdet. Hertil kommer ændringer i direkte og indirekte konkurrenceforhold, herunder åbning af konkurrerende ruter og indsættelse af mere kapacitet på eksisterende ruter.

Inden for fragtområdet er en væsentlig del af fraggrundlaget på enkelte ruter afhængig af et begrænset antal kunder. Risici knyttet til sådanne kundeforhold afdækkes ved indgåelse af længerevarende samarbejdskontrakter.

I DFDS' aktiviteter anvendes fragt- og passagerskibe, 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 skærpelse af sådanne krav kan medføre et øget omkostningsniveau. I det omfang, det er muligt, forsikres miljørisici. DFDS deltager i det forberedende lovarbejde gennem brancheorganisationer.

Det lovmæssige grundlag for DFDS' aktiviteter kan ændres af politiske beslutninger, hvilket kan have negative konsekvenser. Den største risiko vurderes på længere sigt at være et bortfald af det toldfrie salg i Norge, hvilket tidligst skønnes at kunne blive aktuelt i 2010.

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



Olierisici

Omkostningen til bunkers udgør en særskilt og væsentlig driftsmæssig risiko som følge af dels betydelige udsving i olieprisen, dels en samlet årlig bunkeromkostning på ca. DKK 940 mio. svarende til ca. 12% af Koncernens omsætning i 2006.

Bunkeromkostningen afdækkes inden for fragtområdet gennem bunkerklausuler indeholdt i fragtaftaler. Inden for passagerområdet indregnes ændringer i bunkeromkostningen i billetprisen i det omfang, det er muligt. Hertil kommer i mindre omfang afdækning ved brug af sikringstransaktioner, primært olie-swaps.

I 2007 forventes et bunkerforbrug på ca. 500.000 tons, hvilket er en stigning på ca. 5% i forhold til 2006. Stigningen skyldes blandt andet købet af DFDS Container Line.

Det vurderes, at ca. 20% af det samlede bunkerforbrug i 2007 ikke er afdækket. Dette indebærer en resultatpåvirkning på ca. DKK 1,5 mio. ved en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet i februar 2007, som var omkring USD 255 pr. ton.

Der blev i 4. kvartal 2006 foretaget en finansiell afdækning af omkring 45% af forbruget i de første fem måneder af 2007. Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget yderligere finansiell afdækning af forbruget i den resterende del af 2007.

Finansielle risici

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

Valutarisici

Omkring 76% af Koncernens omsætning faktureres i udenlandsk valuta. De væsentligste netto-indtægtsvalutaer er SEK, NOK, EUR og GBP, mens USD er den vigtigste netto-udgiftsvaluta.

DFDS søger aktivt at reducere valutaeksponeringen ved brug af terminskontrakter, optioner og swaps samt ved matching af valutaer for aktiver og passiver.

For 2007 er omkring 80% af de forventede valutapengestrømme i SEK og GBP afdækket. Omkring 90% af eksponeringen over for USD er afdækket, og endvidere er alle time charter-kontrakter i USD afdækket frem til 2008. Det stabile kursforhold mellem DKK og EUR forventes at fortsætte i 2007, og eksponeringen i EUR er derfor ikke afdækket.

Renterisici

DFDS' renterisici er primært afledt af rentebærende gæld. Ved udgangen af 2006 udgjorde låneporteføljen DKK 5,0 mia., og den gennemsnitlige løbetid var omkring 6,1 år. Omkring DKK 2,3 mia. af låneporteføljen er optaget i udenlandsk valuta, primært SEK og EUR.

Udgangspunktet for styringen af renterisici er en låneportefølje med en andel af fast forrentede lån på mindst 50%. Den fast forrentede andel af porteføljen udgjorde ca. 55% ved udgangen af 2006, og dette niveau forventes opretholdt i 2007.

En rentestigning på 1%-point i forhold til niveauet i februar 2007 vil indebære en merudgift på omkring DKK 22 mio. i 2007.

For yderligere oplysninger om styring af finansielle risici, herunder kredit- og likviditetsrisici, henvises til note 13 på side 62 og note 22 på side 70.

Miljøforhold

Miljøarbejdet tilrettelægges i henhold til gældende miljølovgivning herunder IMOs (International Maritime Organisation) søfartskonventioner, EU-direktiver, national lovgivning og eventuelle lokalplaner. Miljøarbejdet udføres i henhold til DFDS' miljøpolitik og desuden i et tæt samarbejde med relevante myndigheder. Derudover indgår kundernes forventninger i miljøarbejdet.

I 2006 trådte EUs direktiv om anvendelse af lavsvovlholdig olie i kraft for Østersøen, og i 2007 træder direktivet i kraft for Nordsøen. Tonnagen i Østersøen overgik således i maj 2006 til udelukkende at benytte lavsvovlholdig olie, og i august 2006 overgik alle passagerskibe, uanset fartområde, til ligeledes udelukkende at benytte lavsvovlholdig olie. I august 2007 vil alle DFDS' skibe i Østersøen og Nordsøen dermed kun benytte lavsvovlholdig olie.

Oslo-rutens anløb af Helsingborg blev indstillet i 2006. Ruteændringen indebærer en miljøforbedring, eftersom det årlige olieforbrug reduceres med ca. 2.000 tons. Dette forhold indgik således som en væsentlig del af beslutningsgrundlaget. Ligeledes vil omlægningen af Gøteborg-ruten til Bergen-ruten medføre en besparelse i olieforbruget på ca. 4.000 tons årligt. De to ruteændringer betyder en årlig reduktion i CO₂-udledningen på omkring 20.000 tons samt en oliebesparelse svarende til lidt over 1% af Koncernens samlede forbrug.

DFDS' miljøpolitik

DFDS vil:

- medvirke til at beskytte og bevare miljøet i og omkring virksomheden
- gennem forebyggende og fremadrettet arbejde søge at anvende ressourcer, teknologi og driftsmateriel rationelt med henblik på at minimere miljøbelastningen under hensyntagen til de økonomiske konsekvenser herved
- i samarbejde med leverandører og kunder til stadighed søge at forbedre og udvikle DFDS' serviceydelser ud fra en miljømæssig helhedsbetragtning
- søge at fremme medarbejdernes miljøbevidsthed og -engagement
- løbende tilsikre, at der internt og eksternt følges op på miljømæssige forhold
- løbende tilsikre, at gældende miljølovgivning overholdes.

Aktionærforhold

Aktiekapitalen

DFDS A/S' aktiekapital var uændret DKK 800 mio. i 2006. Aktiekapitalen består af én aktieklasser fordelt på 8.000.000 aktier á nominelt DKK 100 pr. aktie. DFDS-aktien er noteret på Københavns Fondsbørs.

Kursudvikling

DFDS-aktien steg med 78% til kurs 680 i 2006. Til sammenligning steg DFDS' Peer Group indeks med 15% i 2006 og Københavns Fondsbørs totalindeks (OMXC) steg ligeledes med 15%.

DFDS' Peer Group-indeks omfatter følgende selskaber: Attica Enterprises (GR), Birka Line (SE), Finnlines (FI), Irish Continental Group (IE), Tallink (EE), Transatlantic (SE) og Viking Line (FI).

Markedsværdien af DFDS' aktiekapital var DKK 5.440 mio. ved udgangen af 2006. Kursværdien af omsætningen i DFDS-aktien udgjorde DKK 1.119 mio. i 2006, en stigning på 48% i forhold til omsætningen i 2005.

DFDS-aktiens samlede afkast (kursændring plus udbytte) var 80% i 2006.

Aktionærsammensætning

Ved udgangen af 2006 havde DFDS i alt 18.636 navnenoterede aktionærer, hvis samlede ejerandel af aktiekapitalen var 91%. Vesterhavet A/S er hovedaktionær og ejer 56,0% af den samlede aktiekapital. Herudover ejer Clipper Group 5,9% af den samlede aktiekapital.

Udbytte

DFDS' udbyttepolitik tager sigte på udlodning af et årligt udbytte på ca. 30% af årets resultat efter skat. Det årlige udbytte fastsættes dog under hensyn-

tagen til fremtidige investeringsbehov og en tilfredsstillende kapitalstruktur.

DFDS' bestyrelse foreslår, at der udbetales et udbytte på DKK 11 pr. aktie á DKK 100 svarende til 11% af aktiekapitalen og 24% af årets resultat efter skat.

Investor relations

Økonomidirektør Christian Merrild

Tlf.: +45 33 42 32 01

E-mail: cme@dfds.com

IR Manager Søren Brøndholt Nielsen

Tlf.: +45 33 42 33 59

E-mail: sbn@dfds.com

Finanskalender

Ordinær generalforsamling

28. marts 2007 kl. 16.00

Radisson SAS Falconer Center

Falkoner Allé 9, 2000 Frederiksberg

Udbytte

Udbetaling, primo april 2007

Udsendelse af

regnskabsmeddelelser i 2007

Kvartalsregnskab, 1. kvartal, 23. maj

Halvårsregnskab, 1. halvår, 23. august

Kvartalsregnskab, 3. kvartal, 29. november

Dato	Meddelelse
------	------------

13/02	1	DFDS sælger ro/pax skib
16/02	2	Aktieoptioner
16/03	3	Årsrapport 2005
05/04	6	Indkaldelse til ordinær generalforsamling
20/04	7	Ny koncernchef i DFDS
20/04	8	Forløb af ordinær generalforsamling i DFDS A/S
25/04	9	Reduktion af andel af egne aktier
01/05	10	Ændring i bestyrelsen for DFDS A/S
23/05	11	Regnskabsmeddelelse 1. kvartal 2006
15/08	14	DFDS køber containerrederiet Norfolk Line Containers B.V.
29/08	15	Halvårsrapport 2006
06/09	17	DFDS køber m.s. Fjord Norway af norsk rederi
03/10	18	DFDS' køb af Norfolk Line Containers B.V. godkendt af myndighederne
30/10	19	Resultatforventning 2006 opjusteres til DKK 400 mio.
29/11	20	Regnskabsmeddelelse 3. kvartal 2006
14/12	22	Finanskalender 2007 – forventet

* Meddelelser om indberetningspligtige handler er ikke medtaget i oversigten

Kursudvikling, 2006-2007 DKK (kursudvikling relativt til DFDS-aktien)



Aktierelaterede nøgletal

	2002	2003	2004	2005	2006
Resultat pr. aktie (EPS), DKK	n.a.	15	22	24	46
Udbytte pr. aktie, DKK	7	5	7	7,5	11
Udbytte payout ratio, %	n.a.	34	32	32	24
Direkte afkast, %	5,1	2,7	2,5	2,0	1,6
P/E ratio, antal gange	n.a.	13	13	16	15
Indre værdi pr. aktie, DKK	326	316	318	350	394
Kurs/Indre værdi (K/I), antal gange	0,43	0,58	0,89	1,08	1,73
Aktiekurs, DKK					
Kurs ultimo året	138	185	285	382	680
Kurs høj	148	201	285	465	698
Kurs lav	121	143	185	282	360
Markedsværdi, DKK mio.	1.107	1.476	2.276	3.056	5.440
Antal aktier ultimo året, mio.	8	8	8	8	8

Ejerfordeling, ultimo 2006

	Andel af aktiekapital, %
Vesterhavet A/S (København)	56,0
Clipper Group (København)	5,9
Andre institutionelle og finansielle investorer	11,3
Andre navnenoterede aktionærer	12,7
Egne aktier	4,9
Ikke navnenoterede aktionærer	9,2
I alt	100,0

Analytikere, der følger DFDS-aktien

DANSKE EQUITIES

Philip Christensen
Tlf.: +45 3344 0356
E-mail: phch@danskebank.com

GUDME RAASCHOU BANK

Stig Nymann
Tlf.: +45 3344 9093
E-mail: sny@gr.dk

HANDELSBANKEN

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

SEB ENSKILDA

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

STANDARD & POOR'S

Finn Bjarke Petersen
Tlf.: +45 8896 8606
E-mail: finn_bjarke_petersen@standardandpoors.com

Omsætningsudvikling

Omsætningen steg med 20% til DKK 7.524 mio. fra DKK 6.278 mio. i 2005.

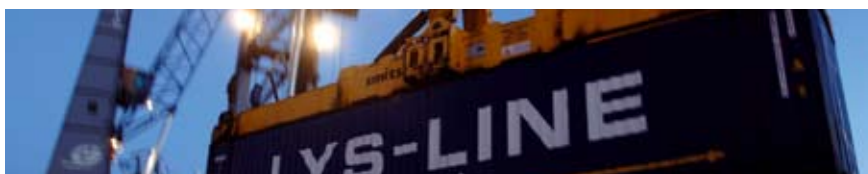
DFDS Tor Lines omsætning steg med 28% til DKK 5.710 mio. Omkring 60% af stigningen kan henføres til virksomheds- og aktivitetskøb foretaget i 2005 og 2006 samt overtagelsen af en 50%-andel af DFDS LISCO Line primo 2006. Den resterende stigning vedrører et generelt højere aktivitetsniveau i DFDS Tor Lines rutenetværk på Nordsøen og Østersøen, herunder åbning af en ny rute i 4. kvartal 2005 mellem Rusland og Tyskland.

DFDS Seaways' omsætning blev på niveau med 2005. Som følge af lukningen af Cuxhaven-ruten i november 2005 og Göteborg-ruten i november 2006 samt åbningen af Bergen-ruten i november 2006 og udchartring af et passagerskib er omsætningen i 2005 og 2006 ikke umiddelbart sammenlignelig. For de to fortsættende ruter, Oslo- og Amsterdam-ruterne, steg omsætningen i 2006 med 4%. Således blev effekten af de to rute-lukninger opvejet af højere omsætning på de to fortsættende ruter, åbning af en ny rute og omsætning fra udchartring af et passagerskib.

Udviklingen i EBITDA

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) steg med 27% til DKK 1.129 mio. EBITDA-margin blev 15,0%, en fremgang på 0,8 procentpoint i forhold til 2005.

EBITDA-margin blev i begge divisioner negativt påvirket af en stigende bunkeromkostning i 2006. Påvirkningen var størst i DFDS Seaways, idet omkostningsstigningen kun i begrænset omfang kunne kompenseres ved oliepristillæg, mens prisreguleringsaftaler i DFDS Tor Line i væsentligt omfang afdækkede omkostningsstigningen. Således faldt EBITDA-margin i DFDS Seaways, mens et højt aktivitetsniveau i fragtmarkedet øgede kapacitetsudnyttelsen i DFDS Tor Line, hvilket forøgede DFDS Tor Lines EBITDA-margin i 2006.



Omsætning

DKK mio.	2005	2006	Ændring, %
DFDS Tor Line	4.478	5.710	28
DFDS Seaways	1.837	1.838	0
Elimineringer mv.	-37	-24	n.a.
DFDS Koncernen	6.278	7.524	20

Driftsresultat før af- og nedskrivninger (EBITDA)

DKK mio.	2005	2006	Ændring, %
DFDS Tor Line	674	937	39
DFDS Seaways	272	265	-2
Ikke fordelte poster	-48	-49	6
Ikke sammenlignelige poster	-8	-24	n.a.
DFDS Koncernen	890	1.129	27

Som følge af indsættelse af ny passagertonnage og omstrukturering af passagerruter, herunder lukning af salgskontorer, indeholder DFDS Seaways' EBITDA engangsomkostninger på DKK 24 mio. i 2006. Opgjort eksklusive disse ikke-sammenlignelige poster reduceredes DFDS Seaways' EBITDA med 2% i 2006.

Avance ved salg af aktiver

Avancer fra salg af skibe, ejendomme og terminaler udgjorde DKK 33 mio. i 2006. Salget af to fragtskibe og en terminal samt en førtidig tilbagelevering af to fragtskibe på langtidscharter medførte en samlet avance på DKK 26 mio. Derudover medførte salget af et passagerskib en avance på DKK 7 mio.

Af- og nedskrivninger

De samlede af- og nedskrivninger steg med 16% eller DKK 78 mio. til DKK 565 mio. Heraf udgjorde skibsafskrivninger DKK 443 mio., der steg med DKK

31 mio. primært som følge af køb af et ro/pax-skib og to passagerskibe samt leveringen af en ro/ro-nybygning. Hertil kommer nedskrivning af et lo/lo-fragtskib med DKK 5 mio. Tilbageleveringen af to fragtskibe på langtidscharter reducerede afskrivningerne sammenlignet med 2005.

Afskrivning af andre langfristede immaterielle aktiver steg med DKK 19 mio. på grund af virksomheds- og aktivitetskøb.

Den øvrige stigning i af- og nedskrivningerne skyldes primært tilgang fra virksomheds- og aktivitetskøb.

Udviklingen i EBITA

Driftsresultatet (EBITA) steg herefter med 38% til DKK 597 mio., og EBITA-margin steg til 7,9% fra 6,9% i 2005.

Værdiregulering af goodwill

Værdiregulering af goodwill udgjorde en omkostning på DKK 10 mio. som følge af nedskrivning af goodwill vedrørende to mindre virksomheder købt i 2006. De foretagne nedskrivningstest er nærmere beskrevet i note 32.

Finansiering

Omkostningen til finansiering, netto blev DKK 184 mio., et fald på 9% eller DKK 18 mio. i forhold til 2005. Netto-renteudgiften steg med DKK 13 mio., men denne stigning blev mere end opvejet af en stigning i netto-indtægten fra kursreguleringer på DKK 28 mio.

Den gennemsnitlige netto-rentebærende gæld steg med 17% i 2006, mens stigningen i netto-renteudgiften var 6%. Den

forholdsmæssigt lavere stigning i netto-renteudgiften skyldes en reduktion af netto-rentesatsen på omkring 0,4 procentpoint, hvilket primært kan henføres til en forøgelse af andelen af variabelt forrentet gæld i låneporteføljen.

Stigningen i netto-indtægten fra kursreguleringer er hovedsageligt afledt af ændringer i valutakurserne for SEK og USD.

Skat og årets resultat

Resultatet før skat blev herefter DKK 402 mio. svarende til en stigning på 74%.

Aktiviteterne i DFDS Koncernen er omfattet af tonnageskatteordningen i Danmark og Norge. Skatten af årets resultat udgør DKK 41 mio., herunder en indtægt på DKK 4 mio. vedrørende regulering af tidligere års skatter. Justeret for denne post var skatteprocenten 11% i 2006.

Årets resultat blev herefter DKK 364 mio.

Investeringer

De samlede investeringer udgjorde DKK 1.698 mio., hvoraf DKK 1.392 mio. var driftsmæssige investeringer i immaterielle og materielle aktiver og DKK 306 mio. vedrørte virksomheds- og aktivitetskøb.

DKK mio.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	Hele året	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	Hele året
Nettoomsætning	1.301	1.597	1.721	1.659	6.278	1.591	1.859	2.020	2.054	7.524
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	62	296	356	176	890	142	325	430	232	1.129
Salg af aktiver	7	4	0	18	29	18	0	11	4	33
Af- og nedskrivninger	-118	-122	-120	-127	-487	-127	-140	-143	-155	-565
Driftsresultat (EBITA)	-49	178	236	67	432	33	185	298	81	597
Driftsmarginal, %	-3,8	11,1	13,7	4,0	6,9	2,1	10,0	14,8	3,9	7,9
Resultat før skat	-100	121	193	17	231	-13	145	247	23	402
Investeret kapital, gennemsnit	6.429	6.621	6.751	6.882	6.667	7.107	7.544	7.750	7.845	7.551
Afkast af investeret kapital (ROIC) p.a., %	-3,1	10,0	13,5	3,3	6,0	1,9	9,2	14,8	2,1	7,1

Netto-investeringen i skibe udgjorde DKK 1.221 mio., hvoraf hovedparten var relateret til investering i to passager-skibe, et ro/pax-skib og den sjette ro/ro-bygning fra Flensborg Værft. Salget af tre fragtskibe og et passagerskib indbragte et provenu på DKK 224 mio.

Herudover investeredes DKK 120 mio. i udbygningen af havneterminalen i Immingham.

Det væsentligste virksomhedskøb i 2006 var købet af DFDS Container Line (tidl. Norfolk Line Containers) med en anskaffelsessum på DKK 301 mio.

Aktiver og investeret kapital

De samlede aktiver steg med 18% til DKK 9.991 mio.

Omkring halvdelen af stigningen kan henføres til investeringer i skibe. Den anden halvdel af stigningen er primært afledt af aktivitets- og virksomhedskøb, der har øget goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver samt langfristede materielle aktiver og kortfristede aktiver.

Den gennemsnitlige investerede kapital steg med 13% til DKK 7.551 mio.

Omsætningshastigheden for den gennemsnitlige investerede kapital var 1,00 i forhold til 0,94 i 2005. Forbedringen af omsætningshastigheden afspejler blandt andet forøgelsen af kapacitetsudnyttelsen for fragttaktiviteterne og tilgangen af traileroperatører, hvis omsætningshastighed er højere end for rederivirksomheden.

Den investerede kapital blev forrentet med 7,1%, en fremgang på 1,1 procentpoint sammenlignet med 2005.

Finansiering og kapitalstruktur

De rentebærende gældsforpligtelser blev øget med 21% til DKK 5.005 mio. ved udgangen af 2006. Hovedparten af stigningen vedrører gældsforpligtelser med pant i skibe, og derudover blev andelen af variabelt forrentet gæld øget. Ultimo 2006 var andelen af fastforrentet gæld således reduceret fra 77% i 2005 til 55% i 2006.

Den netto-rentebærende gæld steg med 17% til DKK 4.654 mio. ultimo 2006 og udgjorde 58% af den investerede kapital, en stigning på et procentpoint i forhold til 2005.

Pengestrømme

Pengestrømmen fra driftsaktivitet, brutto steg med 65% til DKK 1.193 mio. Stigningen i pengestrømmen skyldes vækst i EBITDA og en nedbringelse af pengebindingen i driftskapital med DKK 236 mio.

Den frie pengestrøm fra driften, opgjort før renter og efter investeringer, blev som følge af det høje investeringsniveau negativ med DKK 531 mio. Finansieringen heraf blev hovedsageligt tilvejebragt gennem optagelse af lån med pant i skibe.

Værdiansættelse af skibe

Der foretages en årlig nedskrivningstest af skibe på grundlag af de forventede fremtidige netto-pengestrømme. Beregningerne for 2006 medfører en nedskrivning af et fragtskib med DKK 5 mio. De foretagne nedskrivningstest er nærmere beskrevet i note 32.

Efterspørgslen efter især ro/ro-fragtskibe og ro/pax-skibe var generelt stigende i 2006, og markedsværdien af DFDS' flåde, blandt andet baseret på mægler vurderinger, var ultimo 2006 højere end den regnskabsmæssige værdi, der udgjorde DKK 7,0 mia.

Egenkapitalens udvikling

Egenkapitalen steg med 12% til DKK 3.265 mio.

Den samlede egenkapitalbevægelse udgjorde DKK 362 mio. i 2006, hvoraf overførelse af årets resultat udgjorde DKK 352 mio. Hertil kom en positiv kursregule-

ring af primært sikringstransaktioner på DKK 49 mio. og modregning af udbyttet for 2005 på DKK 57 mio. opgjort eksklusive udbytte til egne aktier.

Egenkapitalandelen var ultimo året 33%, en nedgang på et procentpoint i forhold til 2005.

Moderselskabets resultatudvikling

Årets resultat for moderselskabet, DFDS A/S, blev DKK 347 mio. De samlede aktiver udgjorde ultimo året DKK 8.021 mio. og egenkapitalen DKK 3.309 mio.



Regnskab 2006

Indholdsfortegnelse

- 39 Resultatopgørelse
- 40 Balance
- 42 Egenkapitalopgørelse
- 45 Pengestrømsopgørelse
- 46 Anvendt regnskabspraksis

Noter – Resultatopgørelsen

- 51 1 Segmentoplysninger
- 53 2 Omsætning
- 53 3 Vareforbrug
- 53 4 Personaleomkostninger
- 54 5 Andre omkostninger ved salg og administration
- 54 6 Finansielle poster, netto
- 55 7 Skat
- 56 8 Resultat pr. aktie

Noter – Balancen

- 56 9 Langfristede immaterielle aktiver
- 58 10 Langfristede materielle aktiver
- 60 11 Kapitalandele i tilknyttede virksomheder
- 61 12 Kapitalandele i associerede virksomheder
- 62 13 Tilgodehavender
- 62 14 Værdipapirer
- 63 15 Beholdning af egne aktier
- 63 16 Udsendt skat
- 64 17 Aktieoptioner
- 66 18 Pensions- og jubilæumsforpligtelser
- 68 19 Andre hensatte forpligtelser
- 69 20 Rentebærende gældsforpligtelser
- 69 21 Anden gæld
- 70 22 Valuta-, olie-, rente-, og likviditetsrisici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter

Noter – Pengestrømsopgørelse

- 73 23 Ikke-likvide driftsposter
- 73 24 Ændring i driftskapital
- 73 25 Nettoinvestering i langfristede aktiver
- 73 26 Ændring i andre finansielle lån
- 74 27 Køb af virksomheder og aktiviteter
- 76 28 Køb af minoritetsinteresser

Noter – Supplerende oplysninger

- 76 29 Garanti og eventualforpligtelser mv.
 - 77 30 Kontraktlige forpligtelser
 - 79 31 Nærtstående parter
 - 80 32 Værdiforringelsestest
 - 81 33 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og estimater
 - 81 34 Begivenheder efter balancedagen
-
- 82 Selskabsoversigt
 - 83 Påtegninger
 - 84 Flådeliste

Resultatopgørelse

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note	Resultatopgørelse	2005	2006
4.204.849	4.859.366	1,2	Nettoomsætning	6.278.418	7.523.840
			<i>Omkostninger</i>		
-2.092.342	-2.442.681	3	Driftsomkostninger	-3.154.362	-4.006.575
-588.636	-648.395		Charterhyre	-525.471	-533.138
-575.419	-599.601	4	Personaleomkostninger	-1.291.541	-1.406.059
-483.438	-491.443	5	Andre omkostninger ved drift, salg og administration	-416.678	-449.119
-3.739.835	-4.182.120		<i>Omkostninger i alt</i>	-5.388.052	-6.394.891
465.014	677.246		Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	890.366	1.128.949
46.063	63.567		Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	28.553	33.339
		9,10	<i>Af- og nedskrivninger</i>		
-242.414	-262.466		Skibe	-412.099	-442.565
-27.622	-38.149		Øvrige langfristede aktiver	-74.907	-114.508
0	0		Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver	0	-8.177
-270.036	-300.615		<i>Af- og nedskrivninger i alt</i>	-487.006	-565.250
241.041	440.198		Driftsresultat (EBITA)	431.913	597.038
0	0	12	Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	557	-517
0	0	9	Værdiregulering af goodwill/negativ goodwill	569	-9.682
-126.848	-95.525	6	Finansielle omkostninger, netto	-202.425	-184.419
114.193	344.673		Resultat før skat	230.614	402.420
3.093	2.213	7	Skat af årets resultat	-37.274	-38.892
117.286	346.886		Årets resultat	193.340	363.528
			Årets resultat fordeles således		
117.286	346.886		Aktionærerne i DFDS A/S	175.416	352.189
-	-		Minoritetsinteresserne	17.924	11.339
117.286	346.886			193.340	363.528
		8	Resultat pr. aktie		
			Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100	23,14	46,33
			Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100	23,14	46,30
			Forslag til resultatdisponering		
60.000	88.000		Foreslået udbytte DKK 11,00 pr. aktie (2005: DKK 7,50 pr. aktie)		
57.286	258.886		Overført overskud		
117.286	346.886				

Balance – aktiver

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note	Balance pr. 31. december	2005	2006
272.307	275.188		Goodwill	157.605	298.595
47.614	38.187		Andre langfristede immaterielle aktiver	95.890	151.804
33.086	41.757		Software	33.087	41.756
4.977	1.117		Igangværende udviklingsprojekter	4.977	1.117
357.984	356.249	9	Langfristede immaterielle aktiver	291.559	493.272
11.935	10.638		Ejendomme	74.265	71.428
32.325	30.273		Terminaler	265.244	380.156
3.654.485	4.083.146		Skibe	5.912.857	6.967.599
63.220	69.008		Driftsmidler m.v.	231.783	325.111
219.981	5.208		Igangværende anlægsarbejder og forudbetalinger	250.773	11.705
3.981.946	4.198.273	10	Langfristede materielle aktiver	6.734.922	7.755.999
1.235.554	1.613.603	11	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
500	7.333	12	Kapitalandele i associerede virksomheder	6.190	8.464
650.072	616.442	13	Tilgodehavender	23.629	2.981
26.607	25.023	14	Værdipapirer	26.688	25.138
0	0	18	Pensionstilgodehavender	306	0
0	0	16	Udskudt skatteaktiv	91.418	84.425
1.912.733	2.262.401		Andre langfristede aktiver	148.231	121.008
6.252.663	6.816.923		Langfristede aktiver i alt	7.174.712	8.370.279
76.154	64.993		Varebeholdninger	91.530	79.394
581.435	1.039.275	13	Tilgodehavender	818.882	1.020.106
47.310	69.493		Periodeafgrænsningsposter	91.961	150.096
9.382	30.583		Likvide beholdninger	249.569	371.367
714.281	1.204.344		Kortfristede aktiver i alt	1.251.942	1.620.963
0	0	10	Aktiver bestemt for salg	30.239	0
6.966.944	8.021.267		Aktiver i alt	8.456.893	9.991.242

Balance – passiver

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note	Balance pr. 31. december	2005	2006
800.000	800.000	15	Aktiekapital	800.000	800.000
-139.377	-114.832		Reserver	-149.621	-101.881
2.262.924	2.540.232		Overført overskud	2.094.964	2.372.012
56.888	83.698		Foreslået udbytte	56.888	83.698
2.980.435	3.309.098		Aktionærerne i DFDS A/S' andel af egenkapitalen	2.802.231	3.153.829
-	-		Minoritetsinteresser	101.455	111.422
2.980.435	3.309.098		Egenkapital i alt	2.903.686	3.265.251
2.532.824	3.209.543	20	Rentebærende gældsforpligtelser	3.470.565	4.287.855
0	0	16	Udskudt skat	190.147	212.088
18.382	16.040	18	Pensions- og jubilæumsforpligtelser	234.586	239.359
6.914	0	19	Andre hensatte forpligtelser	6.914	2.609
2.558.120	3.225.583		Langfristede forpligtelser	3.902.212	4.741.911
919.403	912.040	20	Rentebærende gældsforpligtelser	650.611	716.872
109.678	126.745		Leverandører af varer og tjenesteydelser	321.733	408.464
2.147	2.610	19	Andre hensatte forpligtelser	2.147	8.638
0	0		Selskabsskat	12.951	23.215
377.598	386.333	21	Anden gæld	565.771	646.576
19.563	58.858		Periodeafgrænsningsposter	97.782	180.315
1.428.389	1.486.586		Kortfristede forpligtelser	1.650.995	1.984.080
3.986.509	4.712.169		Forpligtelser i alt	5.553.207	6.725.991
6.966.944	8.021.267		Passiver i alt	8.456.893	9.991.242

Pantsætning m.v., note 10 og 20

Aktieoptioner, note 17

Garantier og eventualforpligtelser m.v., note 29

Kontraktlige forpligtelser m.v., note 22 og 30

Nærtstående parter, note 31

Værdiforringelsestest, note 32

Væsentlige regnskabsmæssige skøn og estimater, note 33

Begivenheder efter balancedagen, note 34

Egenkapitalopgørelse – Koncern

DKK 1.000	Reserver									
	Aktie- kapital	Valuta- kursregu- leringer	Sikrings- trans- aktioner	Opskriv- ning værdi- papirer	Egne aktier	Overført overskud	Foreslået udbytte	Aktio- nære- ne i DFDS A/S i alt	Minori- tets- inter- esser	I alt
Egenkapital pr. 1/1 2005	800.000	2.426	-242.448	0	-43.349	1.975.853	52.966	2.545.448	154.437	2.699.885
Ændring af anvendt regnskabspraksis				6.718		-6.718		0		0
Korrigeret egenkapital pr. 1/1 2005	800.000	2.426	-242.448	6.718	-43.349	1.969.135	52.966	2.545.448	154.437	2.699.885
Egenkapitalbevægelser 2005										
Valutakursregulering af primoegenkapital i udenlandske selskaber og goodwill		4.663						4.663	3.497	8.160
Resultateffekt af forskel mellem ultimo- og gennemsnitskurs		-46						-46	-38	-84
Værdiregulering af sikrings-instrumenter overført til resultat-opgørelsen (før skat)			118.161						118.161	118.161
Værdiregulering af sikrings-instrumenter			-3.175					-3.175	770	-2.405
Skat af egenkapitalbevægelser			-1.935			1.798		-137		-137
Værdiregulering af værdipapirer				8.810				8.810		8.810
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg				-1.306				-1.306		-1.306
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	4.617	113.051	7.504	0	1.798	0	126.970	4.229	131.199
Årets resultat						115.416	60.000	175.416	17.924	193.340
Totalindkomst	0	4.617	113.051	7.504	0	117.214	60.000	302.386	22.153	324.539
Udloddet udbytte							-53.091	-53.091	-7.921	-61.012
Regulering udbytte 2004						-125	125	0		0
Udbytte, egne aktier						3.112	-3.112	0		0
Tilgang minoritetsinteresser								0	34.029	34.029
Afgang minoritetsinteresser								0	-101.394	-101.394
Aktiebaseret vederlæggelse						1.699		1.699		1.699
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner					1.860	923		2.783		2.783
Udnyttelse af aktieoptioner						3.572		3.572		3.572
Øvrige reguleringer						-566		-566	151	-415
Egenkapitalbevægelser i 2005	0	4.617	113.051	7.504	1.860	125.829	3.922	256.783	-52.982	203.801
Egenkapital pr. 31/12 2005	800.000	7.043	-129.397	14.222	-41.489	2.094.964	56.888	2.802.231	101.455	2.903.686

Egenkapitalopgørelse – Koncern

DKK 1.000	Reserver									
	Aktie- kapital	Valuta- kursregu- leringer	Sikrings- trans- aktioner	Opskriv- ning værdi- papirer	Egne aktier	Overført overskud	Foreslået udbytte	Aktio- nære- ne i DFDS A/S i alt	Minori- tets- inter- esser	I alt
Egenkapital pr. 31/12 2005	800.000	7.043	-129.397	14.222	-41.489	2.094.964	56.888	2.802.231	101.455	2.903.686
Egenkapitalbevægelser 2006										
Valutakursregulering af primoegenkapital i udenlandske selskaber og goodwill		10.774						10.774	-98	10.676
Resultateffekt af forskel mellem ultimo- og gennemsnitskurs		-1.751						-1.751	-28	-1.779
Værdiregulering af sikrings- instrumenter overført til resultat- opgørelsen (før skat)			8.256					8.256		8.256
Værdiregulering af sikrings- instrumenter			32.950					32.950	479	33.429
Skat af egenkapitalbevægelser			-3.146					-3.146		-3.146
Værdiregulering af værdipapirer				-363				-363		-363
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg				-1.357				-1.357		-1.357
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	9.023	38.060	-1.720	0	0	0	45.363	353	45.716
Årets resultat						264.189	88.000	352.189	11.339	363.528
Totalindkomst	0	9.023	38.060	-1.720	0	264.189	88.000	397.552	11.692	409.244
Udloddet udbytte							-57.035	-57.035		-57.035
Regulering udbytte 2005						-147	147	0		0
Udbytte, egne aktier						4.302	-4.302	0		0
Tilgang minoritetsinteresser								0	80	80
Afgang minoritetsinteresser								0	-1.802	-1.802
Aktiebaseret vederlæggelse						2.852		2.852		2.852
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner					2.377	1.485		3.862		3.862
Udnyttelse af aktieoptioner						6.620		6.620		6.620
Øvrige reguleringer						-2.253		-2.253	-3	-2.256
Egenkapitalbevægelser i 2006	0	9.023	38.060	-1.720	2.377	277.048	26.810	351.598	9.967	361.565
Egenkapital pr. 31/12 2006	800.000	16.066	-91.337	12.502	-39.112	2.372.012	83.698	3.153.829	111.422	3.265.251

Egenkapitalopgørelse – moderselskab

DKK 1.000	Reserver						I alt
	Aktiekapital	Sikrings- transaktioner	Opskrivning værdipapirer	Egne aktier	Overført overskud	Foreslået udbytte	
Egenkapital pr. 1/1 2005	800.000	-216.750	0	-43.349	2.204.079	52.966	2.796.946
Ændring af anvendt regnskabspraksis			6.774		-6.774		0
Korrigeret egenkapital pr. 1/1 2005	800.000	-216.750	6.774	-43.349	2.197.305	52.966	2.796.946
Egenkapitalbevægelser 2005							
Valutakursregulering af goodwill					-848		-848
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til resultatopgørelsen (før skat)		101.055					101.055
Værdiregulering af sikringsinstrumenter		2.498					2.498
Skat af egenkapitalbevægelser		1.031					1.031
Værdiregulering af værdipapirer			8.810				8.810
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg			-1.306				-1.306
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	104.584	7.504	0	-848	0	111.240
Årets resultat					57.286	60.000	117.286
Totalindkomst	0	104.584	7.504	0	56.438	60.000	228.526
Udloddet udbytte						-53.091	-53.091
Regulering udbytte 2004					-125	125	0
Udbytte, egne aktier					3.112	-3.112	0
Aktiebaseret vederlæggelse					1.699		1.699
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner				1.860	923		2.783
Udnyttelse af aktieoptioner					3.572		3.572
Egenkapitalbevægelser i 2005	0	104.584	7.504	1.860	65.619	3.922	183.489
Egenkapital pr. 31/12 2005	800.000	-112.166	14.278	-41.489	2.262.924	56.888	2.980.435
Egenkapitalbevægelser 2006							
Valutakursregulering af goodwill					3.410		3.410
Værdiregulering af sikringsinstrumenter overført til resultatopgørelsen (før skat)		-2.010					-2.010
Værdiregulering af sikringsinstrumenter		26.929					26.929
Skat af egenkapitalbevægelser		-1.031					-1.031
Værdiregulering af værdipapirer			-363				-363
Værdiregulering af værdipapirer overført til resultatopgørelsen ved salg			-1.357				-1.357
Øvrige reguleringer					-100		-100
Nettogevinster/tab indregnet direkte på egenkapitalen	0	23.888	-1.720	0	3.310	0	25.478
Årets resultat					258.886	88.000	346.886
Totalindkomst	0	23.888	-1.720	0	262.196	88.000	372.364
Udloddet udbytte						-57.035	-57.035
Regulering udbytte 2005					-147	147	0
Udbytte, egne aktier					4.302	-4.302	0
Aktiebaseret vederlæggelse					2.852		2.852
Salg af egne aktier ved udnyttelse af aktieoptioner				2.377	1.485		3.862
Udnyttelse af aktieoptioner					6.620		6.620
Egenkapitalbevægelser i 2006	0	23.888	-1.720	2.377	277.308	26.810	328.663
Egenkapital pr. 31/12 2006	800.000	-88.278	12.558	-39.112	2.540.232	83.698	3.309.098

Selskabets aktiekapital, der ikke er opdelt i forskellige aktieklasser, er fordelt med 8.000.000 stk. á DKK 100. Aktiekapitalen har de seneste 5 år været uændret.

Pengestrømsopgørelse

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note	Balance pr. 31. december	2005	2006
465.014	677.246		Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	890.366	1.128.949
3.601	1.415	23	Regulering for ikke-likvide driftsposter m.v.	15.330	4.489
-116.149	149.945	24	Ændring i driftskapital	-165.699	70.234
-4.925	-3.626		Betaling af pensionsforpligtelser og andre hensatte forpligtelser	-14.908	-10.589
347.541	824.980		Pengestrøm fra driftsaktivitet, brutto	725.089	1.193.083
-119.660	-101.182		Betalte renter, netto	-190.586	-170.174
0	3.487		Betalte skatter	-14.563	-26.306
227.881	727.285		Pengestrøm fra driftsaktivitet, netto	519.940	996.603
-236.763	-1.045.177		Køb af skibe	-452.407	-1.445.409
22.405	655.092		Salg af skibe og skibskontrakter	45.727	224.022
-1.409	601	25	Ejendomme og terminaler	-67.681	-100.556
-31.004	-11.441	25	Driftsmateriel m.v.	-37.249	-56.688
-15.506	-13.327		Køb af langfristede immaterielle aktiver	-15.506	-13.945
-181.015	-306.251	27	Køb af tilknyttede virksomheder og aktiviteter	-221.856	-298.104
-7.100	-91.783		Kapitalforhøjelser i tilknyttede virksomheder	-	-
-104.794	-645	28	Køb af minoritetsinteresser	-104.794	-1.020
28.066	3.993	6	Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
0	-6.083		Associerede virksomheder	-841	-6.461
-527.120	-815.021		Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt	-854.607	-1.698.161
472.038	823.206		Optagelse af lån med pant i skibe	472.038	1.220.753
-248.072	-302.403		Afdrag og indfrielse af lån med pant i skibe	-353.892	-424.646
31.421	-462.235		Ændring i andre finansielle langfristede aktiver	52.294	30.035
51.122	283.320	26	Ændring i andre finansielle lån, netto	83.890	250.953
0	-3.699		Betalt leasingydelse vedrørende finansielt leasede aktiver	-50.328	-53.784
44.060	-171.663		Forskydning i driftskreditter	149.013	-141.247
413	-554		Udnyttelse af aktieoptioner	413	-554
-52.966	-57.035		Betalt udbytte	-60.887	-57.035
298.016	108.937		Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt	292.541	824.475
-1.223	21.201		Årets pengestrøm	-42.126	122.917
10.605	9.382		Likvide beholdninger primo året	288.228	249.569
0	0		Kursreguleringer af likvide beholdninger	3.467	-1.119
9.382	30.583		Likvide beholdninger ultimo året	249.569	371.367

Overnævnte kan ikke udledes direkte af resultatopgørelse og balance.

Anvendt regnskabspraksis

46

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med internationale regnskabsstandarder (IFRS), der er godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til regnskabsaflægelse for børsnoterede selskaber. Yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter er fastlagt i IFRS-bekendtgørelsen udstedt i henhold til årsregnskabsloven samt Københavns Fondsbørs.

Ændring i anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten er aflagt efter samme regnskabspraksis som årsrapporten for 2005 bortset fra følgende:

Ændring af IAS 39 'Finansielle instrumenter: Indregning og måling – mulighed for dagsværdi'

Værdiregulering på beholdning af værdipapirer sker ikke længere via resultatopgørelsen, men sker direkte over egenkapitalen til en særskilt reserve på egenkapitalen. Dette sker som følge af implementering af ændringen af IAS 39 'Finansielle instrumenter: Indregning og måling – mulighed for dagsværdi', hvorefter værdipapirerne klassificeres som 'disponible for salg'. Ved realisation overføres værdireguleringen fra egenkapitalen til resultatopgørelsen.

Ændringen er foretaget pr. 1. januar 2006 med tilpasning af sammenligningstal for 2005, og reducerede Koncernens resultat før skat for 2005 med DKK 7,5 mio. fra DKK 238,1 mio. til DKK 230,6 mio. Reduktionen sker i 'Finansielle poster, netto'. EPS og EPS-D reduceredes begge med DKK 0,99. Egenkapital og balancesum er uændrede for 2005.

Herudover medfører ændringen, at en opskrivning på beholdningen af værdipapirer primo 2006 på DKK 14,2 mio. (primo 2005 DKK 6,7 mio.) overføres fra 'Overført resultat' til 'Reserver' i egenkapitalen.

Ændringerne for moderselskabet er de samme som for Koncernen.

Ændring af IAS 19 'Personaleydelser'

Implementering af ændring af IAS 19 har medført ændringer i opstilling af noten for pensionsforpligtelser og herunder udvidet omfanget af de oplysninger, der gives. Regnskabspraksis for indregning og måling er uændret.

IFRIC 4 'Vurdering af, om en aftale indeholder en leasingkontrakt'

Fortolkningsbidraget giver vejledning til vurdering af, om en aftale indeholder en leasingkontrakt. Implementering af vejledningen har ikke givet anledning til ændring i Koncernens indregning og måling samt i de afgivne oplysninger.

Følgende standarder, tillæg og fortolkningsbidrag er trådt i kraft fra og med regnskabsåret 2006, men er ikke relevante for Koncernen:

- Ændring af IAS 21 'Effekt af ændringer i valutakurser' (1. januar 2006)
- Ændring af IAS 39 'Finansielle instrumenter: Indregning og måling – sikring af pengestrømme fra forventede fremtidige interne transaktioner' (1. januar 2006)
- Ændring af IFRS 6 'Efterforskning og vurdering af mineralressourcer' (1. januar 2006)
- IFRIC 5 'Rettigheder til kapitalandele hidrørende fra fonde til dækning af omkostninger forbundet med afvikling, retablering og miljøgenopretning' (1. januar 2006)

- IFRIC 6 'Forpligtelser vedrørende bortskaffelse af elektronisk udstyr' (1. december 2005)

Effekten af ny regnskabsregulering

Ved udgangen af 2006 er følgende standarder udstedt med ikrafttrædelse for regnskabsår der starter 1. maj 2006 eller senere, som endnu ikke er taget i anvendelse (ikrafttrædelse):

- Ændring af IAS 1 'Præsentation af årsregnskaber – oplysninger om kapitalforhold' (1. januar 2007)
- IFRS 7 'Finansielle instrumenter: Oplysninger' (1. januar 2007)
- IFRS 8 'Driftssegmenter' (1. januar 2009)
- IFRIC 7 'Anvendelse af omregningsmetoden i IAS 29 'Regnskabsaflægelse i hyperinflationssøkonomier' (1. marts 2006)
- IFRIC 8 'Anvendelsesområde for IFRS 2 'Aktiebaseret vederlæggelse' (1. maj 2006)
- IFRIC 9 'Revurdering af indbyggede afledte finansielle instrumenter' (1. juni 2006)
- IFRIC 10 'Aflæggelse af delårsrapporter og værdiforringelser' (1. november 2006)
- IFRIC 11 'IFRS 2: Vederlæggelse med et koncernselskabs aktier og egne aktier' (1. marts 2007)
- IFRIC 12 'Koncessionsaftaler' (1. januar 2008)

Det forventes ikke, at anvendelsen af disse standarder vil påvirke DFDS' regnskab væsentligt.

Kritisk regnskabspraksis

DFDS' ledelse vurderer, at anvendt regnskabspraksis for indregning, koncernregnskab, omregning af fremmed valuta, skibe, 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.

Beskrivelse af anvendt regnskabspraksis

Generelt om indregning

Indtægter indregnes i resultatopgørelsen, når en stigning i fremtidige økonomiske fordele relateret til stigning i aktiver eller fald i forpligtelser er indtruffet og kan måles pålideligt inklusive værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser, der reguleres til dagsværdi eller amortiseret kostpris. Omsætning indregnes i resultatopgørelsen i takt med at den indtjenes.

Omkostninger indregnes i resultatopgørelsen, når et fald i fremtidige økonomiske fordele relateret til fald i aktiver eller stigning i forpligtelser er indtruffet og kan måles pålideligt. Tilsvarende, afholdte omkostninger til at generere årets indtjening, inklusive afskrivninger, amortisering og nedskrivning indregnes i resultatopgørelsen.

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde Koncernen, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå Koncernen, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt. Såfremt en forpligtelse ikke kan måles pålideligt, opføres forpligtelsen under eventualforpligtelser.

Ved første indregning opgøres aktiver og forpligtelser til kostpris. Efterfølgende opgøres aktiver og forpligtelser som nedenfor beskrevet for hver enkelt regnskabspost.

Visse finansielle aktiver og forpligtelser opgøres til amortiseret kostpris, hvorved der indregnes en konstant effektiv rente over løbetiden. Amortiseret kostpris opgøres som oprindelig kostpris med fradrag af afdrag og tillæg/fradrag af den akkumulerede amortisering af forskellen mellem kostprisen og det nominelle beløb, der forfalder ved udløb. Herved fordeles kurstab og -gevinst over løbetiden.

Ved indregning tages hensyn til gevinster, tab og risici, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

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 eliminerings 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 udlignes med den forholds-mæssige andel af de tilknyttede virksomheders regnskabsmæssige indre værdi på anskaffelsestidspunktet.

Koncernens investeringer i associerede virksomheder indregnes til den forholds-mæssige 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 forholds-mæssige 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 tilgået 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. Kostprisen måles til dagsværdien af de overdragne aktiver

og de afholdte og pådragede forpligtelser på overtagelsestidspunktet med tillæg af omkostninger, der er direkte forbundet med overtagelsen. Identificerbare overtagne aktiver, forpligtelser og eventualforpligtelser i forbindelse med virksomhedssammenslutning måles ved første indregning til dagsværdien på overtagelsestidspunktet. Positive forskelle mellem kostprisen og dagsværdien af Koncernens andel af de overtagne identificerbare nettoaktiver indregnes som goodwill. Negativ goodwill (badwill) indregnes som indtægt i resultatopgørelsen på tidspunktet for overtagelsen.

Ved stepvis opkøb indtil kontrol er opnået, måles goodwill og negativ goodwill ved hvert delopkøb efter samme metode som ovenfor beskrevet. Resultatandele indregnes efter den opnåede ejerandel fra tidspunktet for hvert delopkøb. Ved stepvis opkøb efter kontrol er opnået, måles goodwill og negativ goodwill som forskellen mellem den yderligere kostpris og regnskabsmæssige værdi af overtagne nettoaktiver.

Fortjeneste eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgssummen eller afviklingssummen og regnskabsmæssige værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet, inklusive resterende goodwill, akkumulerede valutakursgevinster og tab tidligere indregnet på egenkapitalen samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Omregning af fremmed valuta

Funktionel valuta og præsentrationsvaluta

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

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, såsom aktier til dagsværdien indregnet i egenkapitalen, indregnes som en del af dagsværdigevinsten eller -tabet.

Anlægsaktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til kursen på anskaffelsestidspunktet. Fortjeneste eller tab på sikringstransaktioner relateret til anskaffelsen af anlægsaktiver indregnes som en del af anlægsaktivets værdi.

Omregning af tilknyttede virksomheder

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

Alle kursreguleringer er indregnet i resultatopgørelsen bortset fra kursdifferencer, der opstår ved:

- Omregning af tilknyttede virksomheders nettoaktiver ved regnskabsårets begyndelse til balancedagens valutakurser.

- Goodwill ved køb af udenlandske tilknyttede virksomheder betragtes som et aktiv tilhørende de udenlandske tilknyttede virksomheder og omregnes til danske kroner ved anvendelse af balancedagens valutakurser.
- Indregning af de tilknyttede virksomheders resultatopgørelse fra gennemsnitlige valutakurser til ultimokurser.
- Omregning af langfristede koncernmellemværender, der betragtes som et tillæg til nettoinvesteringer i de tilknyttede virksomheder.
- Omregning af kapitalandele i associerede virksomheder.

Ovenstående kursdifferencer indregnes i en særskilt reserve under egenkapitalen.

Afledte finansielle instrumenter

Koncernen anvender valutaterminskontrakter og -optioner til sikring af forventede transaktioner i fremmed valuta. Herudover anvender Koncernen renteswaps og collars til sikring af forventede rentetransaktioner.

DFDS anvender regnskabsmæssig sikring i henhold til reglerne i IAS 39 for valutaterminskontrakter og -optioner samt renteswaps og collars. Ved kontraktens indgåelse klassificerer Koncernen hvert enkelt afledt finansielt instrument, der opfylder definitionen på et sikringsinstrument, som sikring af en specifik sikret post, enten i) et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse (sikring af dagsværdi) eller ii) en forventet finansiell transaktion eller fast aftale (sikring af pengestrømme).

Alle kontrakter måles ved første indregning til kostpris og derefter til dagsværdi på balancedagen. Værdireguleringer på valutaterminskontrakter, valutaoptioner, renteswaps og collars, som er klassificeret som sikring af forventede transaktioner indregnes direkte i en særskilt reserve under egenkapitalen, såfremt sikringen er effektiv. De akkumulerede værdireguleringer af disse kontrakter fjernes fra egenkapitalen og indregnes i resultatopgørelsen i de poster, hvor det sikrede er indregnet.

Valutaterminskontrakter og valutawaps til sikring af tilgodehavender og gæld i fremmed valuta måles til dagsværdien på balancedagen. Værdireguleringer indregnes i resultatopgørelsen under finansielle indtægter eller finansielle omkostninger, sammen med værdiregulering af det sikrede aktiv eller passiv. Værdiregulering af finansielle instrumenter, der ikke opfylder betingelserne for regnskabsmæssig sikring, indregnes i balancen til dagsværdi og værdiregulering indregnes løbende i resultatopgørelsen under finansielle poster.

Alle dagsværdier er baseret på priser opgjort til markedsværdier eller standardmodeller for prisfastsættelse.

Den akkumulerede nettodagsværdi af afledte finansielle instrumenter indregnes som andre tilgodehavender, hvis positiv, eller andre forpligtelser, hvis negativ.

Offentlige tilskud

Offentlige tilskud til investeringer modregnes i anskaffelsessummen for det pågældende langfristede materielle 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 leasingydelse i resultatopgørelsen i den periode, de vedrører.

Den resterende leje- og leasingforpligtelse vedrørende sådanne aftaler anføres i noter. Finansielt leasede aktiver indregnes i balancen og afskrives som Koncernens øvrige langfristede aktiver.

Aktiebaseret vederlæggelse

Koncernen har etableret egenkapitalafregnede og kontantafregnede aktiebaserede vederlæggelsesordninger. En del af beholdningen af egne aktier anvendes til afdækning af aktieoptioner i 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).

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 tildelingen.

Nøgletal

Nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefaling og Nøgletal 2005". Nøgletallene i Koncernens hovedtaloversigt er defineret på siden "Definitioner og ordliste".

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 indtægtsførelse af passagersejls og søtransport omkostningsføres de hertil henførbare omkostninger.

Skibenes driftsomkostninger

Skibenes driftsomkostninger omfatter vareforbrug vedrørende catering, skibenes brændstofforbrug inklusive afdækning heraf samt omkostninger til vedligeholdelse og forbedring 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 personaleydelser 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/tab ved salg af skibe, ejendomme og terminaler

Fortjeneste og tab 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.

Finansiering, netto

Finansiering, netto 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. Herudover indeholder posten realiserede og urealiserede gevinster og tab på afledte finansielle instrumenter, hvor sikringen ikke er effektiv.

Skat

Årets skat, der består af indkomstskat, årets sambeskatningsbidrag for danske selskaber, 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 accontobetalinger.

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 concerninterne 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 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.

Goodwill

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem anskaffelseskost og dagsværdien af de identificerbare aktiver og forpligtelser indregnes under langfristede immaterielle aktiver. Goodwill amortiseres ikke. Negativ goodwill indregnes som indtægt i resultatopgørelsen på overtagelsestidspunktet.

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

Den regnskabsmæssige behandling af afhændelse af forretningsområder, aktiviteter eller virksomheder, hvortil der er knyttet goodwill, er beskrevet i afsnittet om virksomheds-sammenslutninger.

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

Amortisering af aktiverede udviklingsomkostninger påbegyndes efter færdiggørelsen af udviklingsarbejdet. Amortiseringsperioden er sædvanligvis 3-5 år, men kan i særlige tilfælde udgøre op til 10 år.

Øvrige langfristede immaterielle aktiver

Øvrige langfristede immaterielle aktiver består af værdien af kunderelationer eller lignende identificeret som en del af en virksomheds sammenslutning. Afskrivningsperioden er sædvanligvis 3-5 år, men kan i særlige tilfælde udgøre 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 salgsmarkedsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste og tab ved afhændelse af skibe indregnes i resultatopgørelsen i linien 'avance/tab 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 levetid.

Afskrivninger, forventet brugstid og scrapværdi

For skibe er scrapværdien for bestanddele med stor værdiforringelse fastsat til DKK 0. For passager- og ro/pax skibe afskrives bestanddele med stor værdiforringelse over 10-15 år. Den gennemsnitlige afskrivningsperiode

for bestanddele med lille værdiforringelse er 30 år (passagerskibe) og 25 år (ro/pax skibe) regnet fra skibets byggeår. Den gennemsnitlige afskrivningsperiode for fragtskibe er 25 år regnet fra skibets byggeår.

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

Fortjeneste og tab ved afhændelse af driftsmidler, inventar og indretning af lejede lokaler opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsmarkedsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab ved afhændelse af lastudstyr samt driftsmidler og inventar m.v. indregnes i resultatopgørelsen under skibenes driftsomkostninger eller omkostninger ved drift, salg og administration.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af ejendomme og terminaler indregnes i resultatopgørelsen under 'avance/tab ved salg af skibe, ejendomme og terminaler'.

Finansielt leasede aktiver

Finansielt leasede aktiver indregnes i balancen til laveste værdi af dagsværdi eller nutidsværdi af de tilbagediskonterede minimumsleasingydelser. Den kapitaliserede minimumsleasingydelser indregnes som en gældsforpligtelse i balancen, og leasingydelsens rentedel omkostningsføres i resultatopgørelsen over leasingperioden. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme regnskabspraksis som egne langfristede materielle aktiver, dog maksimalt over leasingkontraktens løbetid.

Gevinst ved salg og tilbageleasing periodiseres og amortiseres over leasingperioden for finansiell leasing. For operationel leasing indregnes eventuel gevinst straks, såfremt salgsprisen er i overensstemmelse med aktivet markedsværdi. I modsat fald periodiseres gevinst/tab og amortiseres over lejeperioden.

Kapitalandele i associerede virksomheder

Kapitalandele i associerede virksomheder indregnes i balancen til den forholdsmæssige ejede andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter Koncernens regnskabspraksis reguleret for den regnskabsmæssige værdi af goodwill og urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Associerede virksomheder med negativ regnskabsmæssig indre værdi indregnes til DKK 0. Såfremt Koncernen har retslige eller faktiske forpligtelser 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 nedskrives i det omfang, udlodt udbytte overstiger den akkumulerede indtjening efter overtagelsestidspunktet.

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, eller fra den laveste pengestrømsfrembringende enhed aktivet er tilknyttet.

Der foretages minimum en årlig nedskrivningstest (nyttelværdi) af goodwill og skibene. For skibe betragtes den enkelte rute som den laveste pengestrømsfrembringende enhed. I ganske få tilfælde betragtes flere ruter tilsammen som den laveste pengestrømsfrembringende enhed. Den fremtidige forventede nettopengestrøm for den enkelte rute allokeres til det enkelte skib ud fra skibets kapacitet i forhold til rutens kapacitet samt den forventede sejlplan for skibet på Koncernens rutenet i skibets forventede restlevetid i Koncernen.

For skibe, der forventes afhændet, er genindvindingsværdien, identisk med skibets nettosalgsværdi.

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 eller nettorealiseringsværdien, hvor denne er lavere.

Tilgodehavender og andre tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til amortiseret kostpris med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab. Andre tilgodehavender omfatter beregnede tilgodehavender på sikringstransaktioner, tilgodehavender på havarier, mellemværender for chartered skibe, beregnede tilgodehavende renter m.v.

Periodeafgrænsningsposter

Posten indeholder omkostninger, der er afholdt senest på balancedagen, men som vedrører de efterfølgende år, så som forud-betalt charterhyre m.v.

Værdipapirer

Værdipapirer indregnes på handelsdagen og måles til dagsværdi, hvilket for børsnoterede værdipapirer svarer til kursværdien på balancedagen. Værdipapirer, der ikke er børsnoterede, indregnes til kostpris, når det ikke er muligt at estimere en dagsværdi. Urealiserede kursgevinster og -tab på værdipapirer indregnes som en særskilt reserve på egenkapitalen. Når værdipapirer afhændes, overføres den del af reserven, der vedrører de afhændede værdipapirer, til resultatopgørelsen.

Egenkapital

Udbytte

Foreslået udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. 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 under overskud på anskaffelses- henholdsvis salgstidspunktet. Gevinster og tab ved salg indregnes således ikke i resultatopgørelsen, ligesom egne aktier ikke indgår med værdi i balancen.

Forpligtelser

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.

Pensioner

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 medarbejders 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.

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.

Finansielle gældsforpligtelser

Gæld til realkreditinstitutter, kreditinstitutter m.v., der forventes holdt til udløb, indregnes ved låneoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger.

I efterfølgende perioder indregnes de finansielle 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 over låneperioden.

I finansielle forpligtelser indregnes tillige den kapitaliserede restleasingforpligtelse på finansielle leasingkontrakter. Øvrige gældsforpligtelser, der blandt andet omfatter gæld til leverandører og gæld til tilknyttede virksomheder, indregnes 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 salg af skibe, bygninger og terminaler, beregnede skyldige renteomkostninger, beregnede værdier 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-kontante 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.

Væsentlige regnskabsmæssige estimater og skøn

Udarbejdelse af årsrapporten i overensstemmelse med almindeligt anerkendte regnskabsmæssige principper medfører, at ledelsen foretager skøn og opstiller forudsætninger, der påvirker de rapporterede aktiver og forpligtelser, eventuelaktiver og -forpligtelser samt indtægter og omkostninger. Ledelsen baserer sine skøn på historisk erfaring samt en række andre forudsætninger, der menes at være rimelige under de givne omstændigheder. Resultatet heraf danner grundlag for at vurdere de rapporterede regnskabsmæssige værdier af aktiver og forpligtelser samt de rapporterede indtægter og omkostninger, som ikke umiddelbart fremgår af andet materiale. De faktiske resultater kan afvige fra disse skøn.

Skøn og estimater vurderes løbende. Ændringer i regnskabsmæssige skøn indregnes i den periode, hvor skønnet ændres og fremadrettet.

Skøn og estimater foretaget af ledelsen, der har en væsentlig påvirkning på årsrapporten, samt skøn med væsentlig risiko for at faktiske beløb kan afvige fra de beløb, der er anslået af ledelsen, er oplyst i note 33.

Note 1 Segmentoplysninger

Segmenterne samt allokering af driftsresultat, aktiver og forpligtelser m.v. er de samme, der anvendes til intern regnskabsaflæggelse, hvilket muliggør en pålidelig vurdering af risici og afkast. Omkostningerne i forretningssegmenterne allokeres direkte med tillæg af nogle få systematisk fordelte indirekte omkostninger, der primært vedrører centrale servicefunktioner.

Segmentaktiverne omfatter aktiver, som er direkte tilknyttet segmentet, herunder langfristede immaterielle, materielle og andre langfristede aktiver, varelagre, tilgodehavender, periodeafgrænsningsposter, de tilknyttede virksomheders likvide beholdninger samt indestående hos moderselskabet. Segmentforpligtelser omfatter lang- og kortfristede forpligtelser.

Forretningssegment – primært segment

DKK 1.000

Koncernens risici og dermed den interne økonomistyring knytter sig væsentligst til divisionerne DFDS Tor Line og DFDS Seaways, hvorfor de primære segmentoplysninger gives herfor.

	DFDS Tor Line	DFDS Seaways	Ikke fordelt	Total
2005				
Nettoomsætning	4.450.726	1.823.470	4.222	6.278.418
Intern omsætning	27.099	13.970	122.588	163.657
<i>Bruttoomsætning</i>	<i>4.477.825</i>	<i>1.837.440</i>	<i>126.810</i>	<i>6.442.075</i>
Driftsomkostninger, eksterne	-3.745.176	-1.472.886	-169.990	-5.388.052
Driftsomkostninger, interne	-59.098	-100.893	-3.666	-163.657
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	673.551	263.661	-46.846	890.366
Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	6.999	17.246	4.308	28.553
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-321.413	-163.249	-2.344	-487.006
Driftsresultat (EBITA)	359.137	117.658	-44.882	431.913
Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	557	0	0	557
Værdiregulering af goodwill/negativ goodwill			569	569
Finansielle omkostninger, netto			-202.425	-202.425
Resultat før skat			-246.738	230.614
Skat af årets resultat			-37.274	-37.274
Årets resultat			-284.012	193.340
Aktiver	6.524.330	1.806.155	126.408	8.456.893
Ikke-likvide driftsposter	6.644	3.741	4.945	15.330
Årets anlægsinvesteringer	658.608	138.860	6.414	803.882
Investeringer i associerede virksomheder	1.308	0	0	1.308
Aktiver bestemt for salg	30.239	0	0	30.239
Forpligtelser	3.842.189	1.338.515	372.503	5.553.207

NOTE 1 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

	DFDS Tor Line	DFDS Seaways	Ikke fordelt	Total
2006				
Nettoomsætning	5.696.492	1.821.972	5.376	7.523.840
Intern omsætning	13.758	16.231	125.384	155.373
<i>Bruttoomsætning</i>	<i>5.710.250</i>	<i>1.838.203</i>	<i>130.760</i>	<i>7.679.213</i>
Driftsomkostninger, eksterne	-4.706.127	-1.510.156	-178.608	-6.394.891
Driftsomkostninger, interne	-67.122	-86.082	-2.169	-155.373
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	937.001	241.965	-50.017	1.128.949
Avance ved salg af skibe, ejendomme og terminaler	25.830	6.872	637	33.339
Afskrivninger af skibe og øvrige langfristede aktiver	-366.543	-187.209	-3.321	-557.073
Nedskrivning af skibe og andre langfristede aktiver	-8.177	0	0	-8.177
Driftsresultat (EBITA)	588.111	61.628	-52.701	597.038
Andel af resultat efter skat i associerede virksomheder	-517	0	0	-517
Værdiregulering af goodwill/negativ goodwill			-9.682	-9.682
Finansielle omkostninger, netto			-184.419	-184.419
Resultat før skat			-246.802	402.420
Skat af årets resultat			-38.892	-38.892
Årets resultat			-285.694	363.528
Aktiver	7.597.177	2.319.948	74.117	9.991.242
Ikke-likvide driftsposter	-118	901	3.706	4.489
Årets anlægsinvesteringer	1.215.313	765.430	5.288	1.986.031
Investeringer i associerede virksomheder	7.797	0	0	7.797
Forpligtelser	4.686.806	1.488.720	550.465	6.725.991

Geografisk – sekundært segment

DKK 1.000

I henhold til internationale regnskabsstandarder skal DFDS give informationer for såvel det primære som det sekundære segment. DFDS Koncernens risici og økonomistyring knytter sig til de enkelte divisioners aktiviteter, såsom ruter, terminaler, agenturer og skibspools (primære segment). DFDS Koncernen har ikke et naturligt sekundært segment, da Koncernen som udgangspunkt har et sammenhængende rutenetværk, hvor ruterne understøtter hinanden i internationalt farvand. Det kan dog anføres, at der er en vis form for geografisk koncentration omkring de tre ruteejere i DFDS Tor Line divisionen: DFDS Tor Line (Nordsøen), DFDS LISCO (Østersøen) og DFDS Lys Line (Oslofjorden). DFDS Seaways opererer i Nordsøen og Skagerrak.

Ruteejerne har alle ruter, der sejler delvist eller helt på tværs af de geografiske områder. DFDS Koncernen har således udarbejdet en tilpasset geografisk opdeling som det sekundære segment.

	Netto- omsætning	Segment- aktiver	Årets anlægs- investeringer
2005			
Nordsøen, Skagerrak m.v.	4.985.057	6.465.181	779.456
Østersøen	529.324	1.195.115	15.164
Oslofjorden	897.445	670.189	2.848
Øvrige	126.808	126.408	6.414
Eliminering	-260.216	0	0
I alt	6.278.418	8.456.893	803.882
2006			
Nordsøen, Skagerrak m.v.	5.586.751	7.484.837	1.418.814
Østersøen	611.137	1.502.295	387.742
Oslofjorden	1.350.565	929.993	174.187
Øvrige	130.760	74.117	5.288
Eliminering	-155.373	0	0
I alt	7.523.840	9.991.242	1.986.031

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note 2	Omsætning	2005	2006
908.781	935.252		Salg af varer ombord på skibe	918.704	949.849
3.163.644	3.757.710		Salg af tjenesteydelser	5.066.911	6.286.919
132.424	166.404		Lejeindtægter ved timecharter og bareboat af skibe samt driftsmateriel	292.803	287.072
4.204.849	4.859.366		Omsætning i alt	6.278.418	7.523.840

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note 3	Vareforbrug	2005	2006
918.898	1.179.123		Vareforbrug i skibenes driftsomkostninger	1.129.012	1.405.059
1.580	1.869		Nedskrivning af varebeholdninger i året	1.580	1.869
920.478	1.180.992		Vareforbrug i alt	1.130.592	1.406.928

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

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note 4	Personaleomkostninger	2005	2006
473.280	493.734		Gager og lønninger	1.011.524	1.096.673
31.664	32.891		Bidragbaserede pensionsordninger	43.943	54.235
-802	250		Ydelsesbaserede pensionsordninger, jf. note 18	15.469	7.958
25.053	29.769		Omkostninger til social sikring m.v.	120.186	132.397
10.201	6.582		Aktiebaseret vederlæggelse	10.201	6.582
36.023	36.375		Øvrige personaleomkostninger	90.218	108.214
575.419	599.601		Personaleomkostninger i alt	1.291.541	1.406.059
			Heraf udgør personaleomkostninger til direktion		
8.578	9.075		Gager	8.578	9.075
1.845	1.932		Bidragbaserede pensionsordninger	1.845	1.932
421	0		Ydelsesbaserede pensionsordninger	421	0
4.021	4.546		Aktiebaseret vederlæggelse	4.021	4.546
320	286		Øvrige personaleomkostninger	320	286
15.185	15.839			15.185	15.839
			Vederlag til moderselskabets bestyrelse		
500	625		Formand	500	625
300	375		Næstformand	300	375
1.200	1.674		Øvrige bestyrelsesmedlemmer	1.200	1.674
2.000	2.674			2.000	2.674
1.745	1.720		Gennemsnitligt antal ansatte	4.215	4.346

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.

2005	2006	Note 5	Andre omkostninger ved salg og administration	2005	2006
143.604	153.555		Salgsomkostninger, eksterne	187.133	200.049
224.804	218.586		Salgsomkostninger, interne	-	-
115.030	119.302		Andre omkostninger	229.545	249.070
483.438	491.443		Andre omkostninger ved salg og administration i alt	416.678	449.119
			Heraf udgør honorar til generalforsamlingsvalgt revisor, KPMG		
1.148	1.175		Revision	4.175	4.280
1.442	1.436		Andre ydelser end revision	2.791	2.986
2.590	2.611		Honorar i alt	6.966	7.266

Andre ydelser omfatter bl.a. honorar i forbindelse med skatterådgivning, finansiell due diligence i forbindelse med opkøb m.v.

2005	2006	Note 6	Finansielle omkostninger, netto	2005	2006
4.486	2.104		Renteindtægter, likvide beholdninger og værdipapirer m.v.	9.959	10.865
43.198	48.198		Renteindtægter fra tilknyttede virksomheder	-	-
-151.026	-162.210		Renteomkostninger, kreditinstitutter m.v.	-208.541	-221.676
-14.517	-13.960		Renteomkostninger til tilknyttede virksomheder	-	-
-117.859	-125.868		Renter, netto	-198.582	-210.811
48.856	74.290		Valutakursgevinster	90.764	80.170
-75.801	-34.113		Valutakurstab	-89.956	-50.912
-26.945	40.177		Valutakursgevinster og -tab, netto	808	29.258
1.306	1.357		Kursgevinster på værdipapirer	1.306	1.357
-9.200	-19.797		Nedskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
28.066	3.993		Udbytte fra tilknyttede virksomheder	-	-
0	1.250		Udbytte fra associerede virksomheder	-	-
198	1.659		Øvrige udbytter	198	1.659
-2.414	1.704		Øvrige finansielle poster	-6.155	-5.882
17.956	-9.834		Øvrige finansielle poster, netto	-4.651	-2.866
-126.848	-95.525		Finansiering, netto	-202.425	-184.419

I valutakursgevinst og -tab er bl.a. indeholdt 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.

2005	2006	Note 7	Skat	2005	2006
0	0		Aktuel skat	-15.866	-35.121
4.171	0		Aktuelt sambeskatningsbidrag	2.305	-2.525
0	0		Udskudt skat	-13.979	-7.539
-47	1.182		Regulering af tidligere års skat	-6.945	3.940
0	0		Regulering udskudt skat, 30% til 28%	40	0
4.124	1.182		Årets skat i alt	-34.445	-41.245
			Årets skat kan forklares således:		
3.093	2.213		Skat i resultatopgørelsen (effektiv skat)	-37.274	-38.892
1.031	-1.031		Skat af egenkapitalbevægelser	2.829	-2.353
4.124	1.182		Årets skat i alt	-34.445	-41.245
			Skat af årets resultat kan forklares således:		
114.193	344.673		Resultat før skat	230.614	402.420
117.244	358.683		Heraf under tonnageskat	162.310	383.063
-3.051	-14.010		Resultat før skat (til selskabsbeskatning)	68.304	19.357
854	3.923		28% skat af resultat før skat	-19.125	-5.420
0	0		Regulering af beregnet skat i udenlandske dattervirksomheder i forhold til 28%	9.693	-12.054
3.573	-1.450		Skatteeffekt af:		
0	0		Ikke skattepligtige poster	-15.324	-11.126
-47	1.182		Skatteaktiv, ikke indregnet	-4.184	-12.647
			Regulering af skat vedrørende tidligere år	-6.945	3.940
4.380	3.655			-35.885	-37.307
-1.287	-1.442		Tonnageskat	-1.389	-1.585
3.093	2.213		Skat i resultatopgørelsen (effektiv skat)	-37.274	-38.892
-2,7	-0,6		Effektiv skatteprocent	16,2	9,7
			Skat af egenkapitalbevægelser kan forklares således:		
1.031	0		Aktuel skat	2.829	-1.322
0	-1.031		Regulering til tidligere år	0	-1.031
1.031	-1.031		Skat af egenkapitalbevægelser i alt	2.829	-2.353

I moderselskabet er der ikke betalt dansk selskabsskat i 2006, og der vil ikke opstå aktuel dansk skattetilsvær for dette år.

Moderselskabet og dets danske tilknyttede virksomheder er omfattet af de danske regler om obligatorisk sambeskatning med Vesterhavet A/S og Vesterhavets danske tilknyttede virksomheder. DFDS A/S hæfter for skatten af selskabets egen skattepligtige indkomst. Vesterhavet A/S er administrationsselskab for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med skattemyndighederne. Aktuelt sambeskatningsbidrag er indregnet i balancen under tilgodehavender og fremgår af note 13.

DFDS A/S samt DFDS Lys Line Rederi AS (Norge) 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 de almindelige skatteregler.

Note 8	Resultat pr. aktie	2005	2006
Årets resultat		193.340	363.528
Minoritetsinteressernes andel af koncernresultatet		-17.924	-11.339
DFDS-koncernens andel af årets resultat		175.416	352.189
Gennemsnitligt vægtet antal aktier		8.000.000	8.000.000
Gennemsnitligt vægtet antal egne aktier		-419.123	-398.679
Gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb		7.580.877	7.601.321
Udestående aktieoptioners gennemsnitlige vægtede udvandingseffekt		1.221	5.162
Udvandet gennemsnitligt vægtet antal aktier i omløb		7.582.098	7.606.483
Resultat pr. aktie (EPS) á DKK 100		23,14	46,33
Udvandet resultat pr. aktie (EPS-D) á DKK 100		23,14	46,30

Note 9	Langfristede immaterielle aktiver				
Koncern DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklings- projekter	I alt
Saldo 1/1 2005	56.935	14.301	53.792	1.230	126.258
Valutakursregulering	1.453	-702	0	0	751
Overført til/fra andre poster	0	0	882	-882	0
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	99.217	95.024	0	0	194.241
Årets tilgang	0	0	10.877	4.629	15.506
Kostpris 31/12 2005	157.605	108.623	65.551	4.977	336.756
Saldo 1/1 2005	0	1.163	25.535	0	26.698
Valutakursregulering	0	-8	0	0	-8
Afskrivninger	0	11.578	6.929	0	18.507
Af- og nedskrivninger 31/12 2005	0	12.733	32.464	0	45.197
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2005	157.605	95.890	33.087	4.977	291.559
Saldo 1/1 2006	157.605	108.623	65.551	4.977	336.756
Valutakursregulering	729	2.216	0	0	2.945
Overført til/fra andre poster	0	0	6.732	-6.732	0
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	150.505	85.305	0	0	235.810
Årets tilgang	0	0	10.642	2.872	13.514
Kostpris 31/12 2006	308.839	196.144	82.925	1.117	589.025
Saldo 1/1 2006	0	12.733	32.464	0	45.197
Valutakursregulering	100	736	0	0	836
Afskrivninger	0	27.887	8.705	0	36.592
Nedskrivninger	10.144	2.984	0	0	13.128
Af- og nedskrivninger 31/12 2006	10.244	44.340	41.169	0	95.753
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2006	298.595	151.804	41.756	1.117	493.272

NOTE 9 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Koncernens regnskabsmæssige værdi af goodwill samt andre langfristede immaterielle aktiver er allokeret til den principal, som aktiverne kan henføres til.

Tilgangen i 2006 for goodwill og andre langfristede immaterielle aktiver vedrører primært køb af DFDS Container Line (tidligere Norfolk Line Containers B.V.) samt en række mindre selskaber og en aktivitetstilgang i DFDS Tor Line. Se note 27.

Den regnskabsmæssige værdi af indregnet goodwill vedrører primært DFDS Container Line med DKK 133,4 mio. (2005: DKK 0 mio.), Halléns N.V. med DKK 33,3 mio (2005: DKK 33,3 mio.), goodwill ved køb af en rute/bro med 58,1 mio. (2005 55,0 mio.), DFDS Lys Line AS med DKK 40,4 mio. (2005: 41,7 mio.) samt DFDS Canal Tours med DKK 14,1 mio. (2005: DKK 14,1 mio.).

Værdiregulering goodwill/negativ goodwill i resultatopgørelsen består af nedskrivning af goodwill med DKK 10,1 mio. (2005: DKK 0 mio.) og indtægtsførsel af negativ goodwill ved køb af aktier i AB DFDS LISCO med DKK 0,4 mio. (2005: DKK 0,6 mio.).

Den regnskabsmæssige værdi af andre langfristede immaterielle aktiver vedrører primært værdi af kundeportefølje/-relationer identificeret ved virksomhedsopkøb samt besejlingsretten (konkurrenceklausul) til en rute erhvervet i 2005.

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

På baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests er der foretaget nedskrivning af goodwill med DKK 10,1 mio. (2005: DKK 0 mio.), indregnet i linien "Værdiregulering goodwill/negativ goodwill" i resultatopgørelsen, og andre langfristede immaterielle aktiver med DKK 3,0 mio. (2005: DKK 0 mio.), indregnet i linien "Nedskrivning af skibe og øvrige langfristede aktiver" i resultatopgørelsen. Se note 32.

Moderselskab DKK 1.000	Goodwill	Andre langfristede immaterielle aktiver	Software	Igangværende udviklings- projekter	I alt
Saldo 1/1 2005	216.325	0	53.792	1.230	271.347
Valutakursregulering	-475	-390	0	0	-865
Overført til/fra andre poster	0	0	882	-882	0
Årets tilgang	56.457	53.380	10.876	4.629	125.342
Kostpris 31/12 2005	272.307	52.990	65.550	4.977	395.824
Saldo 1/1 2005	0	0	25.535	0	25.535
Valutakursregulering	0	-9	0	0	-9
Afskrivninger	0	5.385	6.929	0	12.314
Af- og nedskrivninger 31/12 2005	0	5.376	32.464	0	37.840
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2005	272.307	47.614	33.086	4.977	357.984
Saldo 1/1 2006	272.307	52.990	65.550	4.977	395.824
Valutakursregulering	2.121	1.703	0	0	3.824
Overført til/fra andre poster	0	0	6.702	-6.702	0
Årets tilgang	760	0	10.672	2.842	14.274
Kostpris 31/12 2006	275.188	54.693	82.924	1.117	413.922
Saldo 1/1 2006	0	5.376	32.464	0	37.840
Valutakursregulering	0	414	0	0	414
Afskrivninger	0	10.716	8.703	0	19.419
Af- og nedskrivninger 31/12 2006	0	16.506	41.167	0	57.673
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2006	275.188	38.187	41.757	1.117	356.249

Moderselskabets regnskabsmæssige værdi af goodwill DKK 275,2 mio. (2005: DKK 272,3 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 andre langfristede immaterielle aktiver vedrører besejlingsretten (konkurrenceklausul) til en rute erhvervet i 2005.

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

Der er ikke fundet grundlag for at nedskrive langfristede immaterielle aktiver på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests. Se note 32.

Note 10 Langfristede materielle aktiver

Koncern DKK 1.000	Ejendomme	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Igangv. arb. og forud- betalinger	I alt
Saldo 1/1 2005	84.046	352.573	8.201.419	455.162	325.220	9.418.420
Valutakursregulering	148	5.789	-16.557	2.470	9	-8.141
Overført til/fra andre poster	210	0	440.859	881	-441.950	0
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	9.960	0	0	72.725	0	82.685
Årets tilgang	399	41.831	112.140	44.656	367.494	566.520
Årets afgang	-516	-3.656	-52.543	-27.880	0	-84.595
Aktiver overført til bestemt for salg	0	0	-63.914	0	0	-63.914
Kostpris 31/12 2005	94.247	396.537	8.621.404	548.014	250.773	9.910.975
Saldo 1/1 2005	19.272	119.337	2.389.231	295.758	0	2.823.598
Valutakursregulering	260	1.925	-7.781	880	0	-4.716
Afskrivninger	643	13.672	413.107	42.085	0	469.507
Afskrivninger på afgang	-193	-3.641	-52.335	-22.492	0	-78.661
Aktiver overført til bestemt for salg	0	0	-33.675	0	0	-33.675
Af- og nedskrivninger 31/12 2005	19.982	131.293	2.708.547	316.231	0	3.176.053
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2005	74.265	265.244	5.912.857	231.783	250.773	6.734.922
Heraf finansielt leasede aktiver			171.016	0		171.016
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2005			35.647		3.794	39.441
Valutakursregulering			-406		0	-406
Årets indregnede rente			0		3.223	3.223
Overført til/fra andre poster			2.546		-2.546	0
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2005			37.787		4.471	42.258
Saldo 1/1 2006	94.247	396.537	8.621.404	548.014	250.773	9.910.975
Valutakursregulering	1.100	3.262	36.023	6.597	579	47.561
Overført til/fra andre poster	0	27.349	906.062	175	-933.586	0
Tilgang vedrørende virksomhedskøb	0	0	0	77.455	0	77.455
Årets tilgang	378	121.248	774.981	75.575	702.231	1.674.413
Årets afgang	-1.915	-20.087	-819.923	-43.805	-8.292	-894.022
Kostpris 31/12 2006	93.810	528.309	9.518.547	664.011	11.705	10.816.382
Saldo 1/1 2006	19.982	131.293	2.708.547	316.231	0	3.176.053
Valutakursregulering	330	1.294	9.548	5.167	0	16.339
Afskrivninger	3.539	17.574	443.371	56.803	0	521.287
Nedskrivninger	0	0	5.193	0	0	5.193
Afskrivninger på afgang	-1.469	-2.008	-615.711	-39.301	0	-658.489
Af- og nedskrivninger 31/12 2006	22.382	148.153	2.550.948	338.900	0	3.060.383
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2006	71.428	380.156	6.967.599	325.111	11.705	7.755.999
Heraf finansielt leasede aktiver			83.885	32.833		116.718
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2006			37.787		4.471	42.258
Valutakursregulering			399		0	399
Årets indregnede rente			0		3.756	3.756
Overført til/fra andre poster			8.227		-8.227	0
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2006			46.413		0	46.413
Regnskabsmæssig værdi af offentligt vurderede danske ejendomme m.v.	1.383	8.250				
Seneste offentlige vurdering af danske ejendomme m.v.	6.370	0				
Regnskabsmæssig værdi af pantsatte aktiver	0	0	6.527.012	0	0	

I igangværende arbejder og forudbetalinger indgår forudbetalinger vedrørende en nybygning med DKK 0 mio. (2005: DKK 179 mio.).

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 2.108 mio. (2005: DKK 1.574 mio.), hvoraf DKK 633 mio. (2005: DKK 418 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 1.475 mio. (2005: DKK 1.156 mio.) vedrører bestanddele med lille værdiforringelse.

NOTE 10 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Renter indregnet i kostprisen i Koncernen er beregnet ved anvendelse af en rentesats baseret på Koncernens generelle låntagning. Den anvendte rentesats udgør 2,0 - 4,3%.

I resultatopgørelsen indgår afskrivninger på skibe med DKK -443 mio. (2005: DKK -412 mio.). Heri er modregnet amortisering af gevinst/tab ved sale and lease back transaktioner DKK 0,8 mio. (2005: DKK 1,0 mio.).

I 2006 er realiseret avance på DKK 15.5 mio. ved salg af aktiver bestemt for salg pr. 31. december 2005.

På baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests af skibe og øvrige langfristede materielle aktiver er der foretaget nedskrivning af et skib med DKK 5,2 mio. Se note 32.

Moderselskab DKK 1.000	Ejendomme	Terminaler	Skibe	Driftsmidler m.v.	Igangv. arb. og forud- betalinger	I alt
Saldo 1/1 2005	15.420	70.348	5.556.833	94.491	315.084	6.052.176
Overført til/fra andre poster	210	324	0	763	-1.297	0
Årets tilgang	245	1.693	158.272	30.349	130.264	320.823
Årets afgang	-422	0	-21.699	-1.494	-224.070	-247.685
Kostpris 31/12 2005	15.453	72.365	5.693.406	124.109	219.981	6.125.314
Saldo 1/1 2005	2.382	38.043	1.817.869	50.053	0	1.908.347
Afskrivninger	1.235	1.997	242.414	12.076	0	257.722
Afskrivninger på afgang	-99	0	-21.362	-1.240	0	-22.701
Af- og nedskrivninger 31/12 2005	3.518	40.040	2.038.921	60.889	0	2.143.368
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2005	11.935	32.325	3.654.485	63.220	219.981	3.981.946
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2005			21.356		3.794	25.150
Årets indregnede rente			0		3.223	3.223
Årets afgang			0		-2.546	-2.546
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2005			21.356		4.471	25.827
Saldo 1/1 2006	15.453	72.365	5.693.406	124.109	219.981	6.125.314
Overført til/fra andre poster	0	0	0	175	-175	0
Årets tilgang	378	57	1.283.288	21.190	675.675	1.980.588
Årets afgang	-501	0	-1.106.102	-681	-890.273	-1.997.557
Kostpris 31/12 2006	15.330	72.422	5.870.592	144.793	5.208	6.108.345
Saldo 1/1 2006	3.518	40.040	2.038.921	60.889	0	2.143.368
Afskrivninger	1.275	2.109	262.466	15.346	0	281.196
Afskrivninger på afgang	-101	0	-513.941	-450	0	-514.492
Af- og nedskrivninger 31/12 2006	4.692	42.149	1.787.446	75.785	0	1.910.072
Regnskabsmæssig værdi 31/12 2006	10.638	30.273	4.083.146	69.008	5.208	4.198.273
Heraf finansielt leasede aktiver			22.976	7.162		30.138
Renter indregnet i kostprisen 1/1 2006			21.356		4.471	25.827
Årets indregnede rente			0		3.756	3.756
Overført til/fra andre poster			8.227		-8.227	0
Årets afgang			-2.952		0	-2.952
Renter indregnet i kostprisen 31/12 2006			26.631		0	26.631
Regnskabsmæssig værdi af offentligt vurderede danske ejendomme m.v.	1.383	8.250				
Seneste offentlige vurdering af danske ejendomme m.v.	6.370	0				
Regnskabsmæssig værdi af pantsatte aktiver	0	0	2.550.700	0	0	

I igangværende arbejder og forudbetalinger indgår forudbetalinger vedrørende en nybygning/skibskontrakt med DKK 0 mio. (2005: DKK 179 mio.).

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår passagerskibe med DKK 2.082 mio. (2005: DKK 1.545 mio.), hvoraf DKK 633 mio. (2005: DKK 418 mio.) vedrører bestanddele med stor værdiforringelse, mens DKK 1.449 mio. (2005: DKK 1.127 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 - 4,3%.

Der er ikke fundet grundlag for at nedskrive på skibe eller øvrige langfristede materielle aktiver på baggrund af de gennemførte værdiforringelsestests. Se note 32.

	Note 11	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	2005	2006
Saldo 1/1			1.106.076	1.279.754
Årets tilgang			182.789	397.846
Årets afgang			-9.111	0
Kostpris 31/12			1.279.754	1.677.600
Akkumulerede nedskrivninger 1/1			-36.390	-44.200
Årets nedskrivninger			-9.200	-19.797
Årets afgang			1.390	0
Akkumulerede nedskrivninger 31/12			-44.200	-63.997
Regnskabsmæssig værdi 31/12			1.235.554	1.613.603

For oversigt over tilknyttede virksomheder, se side 82.

Udover ovenstående kapitalandele i tilknyttede virksomheder, betragter DFDS et mellemværende på DKK 494,8 mio. (2005: DKK 476,8 mio.) som en del af nettoinvesteringen i tilknyttede virksomheder. Valutakursreguleringen heraf, der er indregnet direkte i egenkapitalen i koncernregnskabet, udgør DKK 18,1 mio. (2005: DKK -18,6 mio.). I moderselskabsregnskabet indregnes kursreguleringen i resultatopgørelsen under finansielle poster m.v. Beløbet er indeholdt i reguleringen af primoegenkapital i udenlandske virksomheder i egenkapitalopgørelsen på side 42-43.

Der gennemføres værdiforringelsestest minimum en gang årligt af den regnskabsmæssige værdi af moderselskabets kapitalandele i tilknyttede virksomheder. Der er i 2006 foretaget nedskrivning af tre tilknyttede virksomheder. Se note 32.

2005	2006	Note 12	Kapitalandele i associerede virksomheder	2005	2006
500	500		Saldo 1/1	2.430	3.743
0	0		Valutakursregulering	63	-97
0	7.333		Årets tilgang	1.308	7.797
0	-500		Årets afgang	-58	-1.405
500	7.333		Kostpris 31/12	3.743	10.038
-	-		Akkumulerede reguleringer 1/1	2.558	2.447
-	-		Valutakursregulering	-23	26
-	-		Årets afgang	-178	-1.963
-	-		Andel af årets resultat efter skat	557	-517
-	-		Udbytte fra associerede virksomheder	-467	-1.567
-	-		Akkumulerede op- og nedskrivninger 31/12	2.447	-1.574
500	7.333		Regnskabsmæssig værdi 31/12	6.190	8.464

							Koncernens andel DKK 1.000	
	Hjemsted	Ejerandel	Omsætning	Årets resultat	Aktiver	Forpligtelser	Egenkapital	Årets resultat
2005								
Westcoast Off-Shore Base A/S ¹⁾	Esbjerg	50,0%	50	-1.864	5.926	124	2.901	-932
UAB Krantas Forwarding	Klaipeda	50,0%	2.145	26	414	102	156	13
Containerpartner AS	Kristiansand	50,0%	20.860	1.090	14.898	12.182	1.358	545
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	51.496	2.793	12.366	7.041	1.775	931
							6.190	557
2006								
Westcoast Off-Shore Base A/S ¹⁾	Esbjerg	0,0%	0	802	0	0	0	401
Suardiaz DFDS Autologistics NV ¹⁾	Gent	50,0%	0	-12	454	9	223	-6
ICT Holding A/S ¹⁾	Vejle	19,9%	177.444	639	23.742	0	7.232	127
UAB Krantas Forwarding	Klaipeda	50,0%	1.881	78	540	151	194	39
Moss Containerterminal AS	Moss	50,0%	0	0	923	0	462	0
Oslo Containerterminal AS	Oslo	33,3%	58.698	1.949	17.921	11.803	2.037	649
DFDS Suardiaz Line Ltd.	Immingham	50,0%	199.383	-3.611	34.541	38.066	-1.763	-1.805
SCF Lines Ltd.	Sankt Petersborg	40,0%	2.373	194	1.016	819	79	78
							8.464	-517

1) Ejers af moderselskabet. Ejerandelen i Westcoast Off-Shore Base A/S var ejet af moderselskabet indtil 31/5 2006.

Moderselskabet har betydelig indflydelse i ICT Holding A/S via repræsentation i bestyrelsen, hvorfor selskabet anses for en associeret virksomhed.

2005	2006	Note 13	Tilgodehavender	2005	2006
637.199	616.442		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
12.873	0		Andre langfristede tilgodehavender	23.629	2.981
650.072	616.442		Langfristede tilgodehavender i alt	23.629	2.981
109.258	110.872		Tilgodehavender fra salg	678.200	925.427
390.999	895.936		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Tilgodehavender hos associerede virksomheder	0	13.395
2.305	0		Tilgodehavende selskabsskat og sambeskatningsbidrag	6.104	6.630
78.873	32.467		Andre tilgodehavender og kortfristede aktiver	134.578	74.654
581.435	1.039.275		Kortfristede tilgodehavender i alt	818.882	1.020.106
1.231.507	1.655.717		Tilgodehavender i alt	842.511	1.023.087
			Tilgodehavender fra salg kan specificeres således:		
113.797	111.583		Tilgodehavender fra salg, brutto	686.785	933.451
-4.539	-711		Nedskrivning til imødegåelse af tab	-8.585	-8.024
109.258	110.872		Tilgodehavender fra salg, netto	678.200	925.427

Den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender svarer i al væsentlighed til dagsværdien.

Kreditrisici

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

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

Beløbene vises i balancen fratrullet nedskrivning til imødegåelse af tab på dubiose tilgodehavender, der er anslået 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. Enkelte kunder har stillet garantier for betaling. Der er ikke andre nedskrivninger på tilgodehavender end de ovenfor angivne, ligesom der ikke er tegnet forsikringer for nogen af tilgodehavenderne.

Kreditrisikoen på likvide beholdninger og afledte finansielle instrumenter er begrænset, idet DFDS anvender finansielle samarbejdspartnere, der som minimum oppebærer en solid kreditvurdering (P-1 fra Moody's).

2005	2006	Note 14	Værdipapirer	2005	2006
16.990	14.982		Børsnoterede aktier	16.995	14.982
8.818	8.818		Andre aktier og kapitalandele	8.894	8.933
799	1.223		Øvrige investeringer	799	1.223
26.607	25.023		Værdipapirer i alt	26.688	25.138

Værdipapirer i såvel moderselskab som Koncern er langfristede aktiver.

Andre aktier og kapitalandele samt øvrige investeringer består af en række mindre unoterede virksomheder og beholdninger. Disse aktiver værdireguleres ikke til markedsværdi, idet denne ikke kan opgøres på et objektivt grundlag. I stedet anvendes kostpris.

			Moderselskab Antal stk.	
	Note 15	Beholdning af egne aktier	2005	2006
Beholdning 1/1			433.495	414.895
Årets afståelser			-18.600	-23.775
Egne aktier i alt 31/12			414.895	391.120
Kursværdi af egne aktier 31/12, DKK 1.000			158.490	265.962

På generalforsamlingen i april 2006 fik bestyrelsen bemyndigelse til - indtil generalforsamlingen i 2007 - 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 har ikke erhvervet egne aktier i 2006. DFDS A/S' beholdning af egne aktier pr. 31. december 2006 udgør 391.120 stk. svarende til 4,89% (2005: 5,19%) af DFDS A/S' aktiekapital. Egne aktier er oprindeligt opkøbt bl.a. til afdækning af optionsordninger for 21 nuværende og tidligere medarbejdere.

Moderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2005	2006	Note 16 Udskudt skat	2005	2006
0	0	Saldo 1/1	63.405	98.729
-	-	Valutakursregulering	-6.177	4.811
0	0	Ændring af selskabsskattesats	-40	0
0	0	Tilgang vedr. virksomhedsopkøb	31.849	17.801
0	0	Årets udskudte skat indregnet i årets resultat	13.979	7.539
0	0	Årets udskudte skat indregnet i egenkapitalen	2.658	2.347
0	0	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	-6.945	-3.570
0	0	Regulering vedrørende tidligere år i egenkapitalen	0	6
0	0	Udskudt skat 31/12, netto	98.729	127.663
Udskudt skat er indregnet i balancen med:				
0	0	Udskudt skatteaktiv	-91.418	-84.425
0	0	Udskudt skatteforpligtelse	190.147	212.088
0	0	Udskudt skat 31/12, netto	98.729	127.663

Ved indtræden i tonnageskatteordningen har DFDS A/S bundet sig til ordningen frem til år 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 423 mio. (2005: DKK 374 mio.).

DFDS A/S har et skattemæssigt fremførbart underskud på DKK 248 mio. (2005: DKK 348 mio.), hvor skatteværdien ikke er indregnet i den udskudte skat. Skattemæssigt fremførbart underskud på DKK 248 mio. er uden tidsbegrænsning. I 2005 var det skattemæssigt fremførbare underskud på DKK 348 mio., hvoraf DKK 100 mio. udløb i 2006 mens de resterende DKK 248 mio. var uden tidsbegrænsning.

Skatteværdien af de fremførbare underskud er ikke indregnet fordi den resterende del er usikker, da DFDS A/S på nuværende tidspunkt ikke forventer en positiv skattepligtig indkomst i den nærmeste fremtid.

NOTE 16 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Koncern	Balance 1/1	Valutakurs- regulering	Tilgang ved køb af virk- somheder	Indregnet i årets resultat	Indregnet i egen- kapitalen	Regulering vedrørende tidligere år i årets resultat	Balance 31/12
2005							
Skibe	141.613	-4.512	0	21.265	0	-8.312	150.054
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	-3.447	-125	17.731	-5.864	0	0	8.295
Hensatte forpligtelser	-56.297	-1.364	0	1.913	0	44	-55.704
Værdi af finansielle instrumenter	-5.028	16	0	359	2.658	0	-1.995
Fremførbare skattemæssige underskud	-7.452	132	0	-1.412	0	0	-8.732
Andet	-5.984	-324	14.118	-2.322	0	1.323	6.811
	63.405	-6.177	31.849	13.939	2.658	-6.945	98.729
2006							
Skibe	150.054	5.923	0	1.647	0	0	157.624
Ejendomme, terminaler og driftsmidler	8.295	-144	2	-229	0	-269	7.655
Hensatte forpligtelser	-55.704	-1.026	-3.341	4.688	0	-3.064	-58.447
Værdi af finansielle instrumenter	-1.995	-66	0	0	2.359	0	298
Fremførbare skattemæssige underskud	-8.732	5	-40	4.052	0	31	-4.684
Andet	6.811	119	21.180	-2.619	-6	-268	25.217
	98.729	4.811	17.801	7.539	2.353	-3.570	127.663

Moderselskab

DFDS A/S har ingen udskudt skat.

Note 17 Aktieoptioner

Beslutning om tildeling af aktieoptioner foretages af bestyrelsen. Koncernen indførte i 1999 et aktieoptionsprogram for direktionen samt øvrige ledende medarbejdere. Fra og med 2005 er der kun tildelt aktieoptioner til direktionen. Hver aktieoption giver optionsindehaver ret til erhvervelse af én eksisterende aktie á nom. 100 kr. i selskabet. Aktieoptionsordningen svarer til en ret til erhvervelse af 1,7% af aktiekapitalen (2005: 1,9%), såfremt de resterende aktieoptioner udnyttes.

Optioner udstedt til og med 2004 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs i 10 bankdage efter offentliggørelsen af årsrapporten tillagt 10%. Optioner udstedt i 2005 og 2006 er udstedt til en udnyttelseskurs, der svarer til den gennemsnitlige børskurs i december måned året for tildelingen. Der er ikke usædvanlige betingelser for retserhvervelse. Retserhvervelse sker lineært over 3 år fra tildelingstidspunktet. 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.

For optioner tildelt i perioden 1999 – 2003 kan optionsindehaveren ved udnyttelse vælge mellem afregning i aktier eller kontant differenceafregning. Optioner tildelt i 2004 eller senere kan udelukkende afregnes i aktier. En andel af selskabets beholdning af egne aktier er reserveret til afregning af udestående optioner.

	Direktion stk.	Andre ledende medarbejdere stk.	Antal i alt stk.	Gns. udnyttelsespris pr. option DKK	Gns. markedsværdi pr. option DKK	Markedsværdi i alt DKK 1.000
2005						
Udestående primo	52.500	102.100	154.600	202,52	98,29	15.195
Tildelt i året	30.000	0	30.000	277,00	110,29	3.309
Udnyttet i året	-15.000	-16.000	-31.000	149,60	192,05	5.953
Bortfaldet i året	0	-3.500	-3.500	149,60	132,98	465
Udestående ultimo	67.500	82.600	150.100	229,57	162,35	24.369
Optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	0	4.100	4.100	147,41	232,09	952

Værdi efter fradrag af udnyttelseskursen af udnyttede aktieoptioner til direktionen udgjorde i såvel Koncernen som moderselskabet DKK 2,9 mio.

	Direktion ¹⁾ stk.	Andre ledende medarbejdere stk.	Antal i alt stk.	Gns. udnyttelsespris pr. option DKK	Gns. markedsværdi pr. option DKK	Markedsværdi i alt DKK 1.000
2006						
Udestående primo	67.500	82.600	150.100	229,57	162,35	24.369
Tildelt i året	30.000	0	30.000	380,00	85,74	2.572
Udnyttet i året	-12.125	-27.500	-39.625	162,40	278,45	11.034
Bortfaldet i året	0	-5.500	-5.500	161,24	369,57	2.033
Udløbet i året	0	-1.600	-1.600	144,00	236,47	378
Udestående ultimo	85.375	48.000	133.375	287,21	406,58	54.228
Optioner, der kan udnyttes ved årets slutning	2.875	4.500	7.375	158,93	521,69	3.847

1) Heri indgår ultimo 27.500 stk. til tidligere foresiddende direktør.

Værdi efter fradrag af udnyttelseskursen af udnyttede aktieoptioner til direktionen udgjorde i såvel Koncernen som moderselskabet DKK 3,9 mio.

Ved udnyttelsen af optioner i 2006 udgjorde den vægtede gennemsnitlige aktiekurs 441 (2005: 342).

Årets omkostning vedrørende aktiebaseret vederlæggelse er indregnet i moderselskabets resultatopgørelse med DKK 6,6 mio. (2005: DKK 10,2 mio.) og i Koncernens resultatopgørelse med DKK 6,6 mio. (2005: DKK 10,2 mio.).

Den gennemsnitlige dagsværdi pr. option (børskurs minus gennemsnitlig udnyttelsespris pr. option) er opgjort til DKK 392,8 (2005: DKK 152,4).

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

For udestående optioner pr. 31. december 2006 udgør den gennemsnitlige restløbetid 2,9 år (2005: 3,1 år), og udnyttelseskurserne ligger i intervallerne 150-162, 264-277 samt 380 (2005: 144-162 samt 264-277).

Aktieoptioner tildelt i perioden 1999 - 2003

Indregnede gældsforpligtelser vedrørende aktieoptioner, hvor optionsindehaveren har mulighed for at vælge mellem afregning i aktier eller kontant differenceafregning, udgør pr. 31. december 2006 DKK 3,8 mio. (2005: DKK 11,2 mio.). Pr. 31. december 2006 kan DKK 3,8 mio. (2005: DKK 1,0 mio.) heraf udnyttes af optionsindehaveren.

Aktieoptioner tildelt i perioden 2004 og senere

Den indregnede værdi af egenkapitalafregnede optioner udgør DKK 5,4 mio. (2005: DKK 2,5 mio.).

For tildelte optioner vedrørende 2004 er der ved beregningen af dagsværdi på tildelingstidspunktet forudsat et udbytte pr. aktie på 6% og en forventet volatilitet på 22,0%. Den risikofrie rente er fastsat til 3,54% baseret på 5-årige danske statsobligationer. Den gennemsnitlige aktiekurs på tildelingstidspunktet udgjorde 264, svarende til den aftalte udnyttelseskurs. Den forventede løbetid er fastsat til 5 år, svarende til senest mulige udnyttelse, hvilket svarer til de historiske erfaringer. Den forventede volatilitet er baseret på den historiske volatilitet for de seneste 40 måneder.

For tildelte optioner vedrørende 2005 er der ved beregningen af dagsværdi på tildelingstidspunktet forudsat et udbytte pr. aktie på 6% og en forventet volatilitet på 21,5%. Den risikofrie rente er fastsat til 2,77% baseret på 5-årige danske statsobligationer. Den gennemsnitlige aktiekurs på tildelingstidspunktet udgjorde 359, og udnyttelseskursen er fastsat til 277 svarende til den gennemsnitlige børskurs for december 2004. Den forventede løbetid er fastsat til 5 år, svarende til senest mulige udnyttelse, hvilket svarer til de historiske erfaringer. Den forventede volatilitet er baseret på den historiske volatilitet for de seneste 47 måneder.

For tildelte optioner vedrørende 2006 er der ved beregningen af dagsværdi på tildelingstidspunktet forudsat et udbytte pr. aktie på 7,5% og en forventet volatilitet på 21,2%. Den risikofrie rente er fastsat til 3,23% baseret på 5-årige danske statsobligationer. Den gennemsnitlige aktiekurs på tildelingstidspunktet udgjorde 396, og udnyttelseskursen er fastsat til 380 svarende til den gennemsnitlige børskurs for december 2005. Den forventede løbetid er fastsat til 5 år, svarende til senest mulige udnyttelse, hvilket svarer til de historiske erfaringer. Den forventede volatilitet er baseret på den historiske volatilitet for de seneste 58 måneder.

Note 18 Pensions- og jubilæumsforpligtelser

Koncernen bidrager til 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 nogle lande (Storbritannien, Norge, Holland, Danmark og Sverige) har Koncernen pensionsordninger, der er ydelsesbaserede, og som indregnes i balancen jf. nedenfor.

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 8,9 mio. i 2006 (2005: DKK 6,8 mio.). Den kollektive konsolideringsgrad udgør 143,1% (2005: 128,5%).

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

Morderselskab DKK 1.000			Koncern DKK 1.000	
2005	2006		2005	2006
0	0	Nutidsværdien af afdækkede forpligtelser	647.533	690.386
0	0	Dagsværdi af ordningernes aktiver	-401.149	-448.787
0	0	Manglende ekstern afdækning af forpligtelser, netto	246.384	241.599
9.099	8.098	Nutidsværdien af uafdækkede forpligtelser	24.201	25.256
0	0	Ikke indregnede aktuarmæssige reguleringer	-45.700	-35.827
9.099	8.098	Pensionsforpligtelser indregnet i balancen 31/12	224.885	231.028
9.283	7.942	Jubilæumshensættelser	9.395	8.331
18.382	16.040	Aktuarmæssige forpligtelser i alt 31/12	234.280	239.359
		Beløb i balancen		
0	0	Aktiver	-306	0
18.382	16.040	Forpligtelser	234.586	239.359
18.382	16.040	Aktuarmæssige forpligtelser 31/12	234.280	239.359
		Udvikling i nutidsværdi af afdækkede og uafdækkede forpligtelser		
11.410	9.099	Saldo 1/1	574.320	671.734
-	-	Valutakursregulering	20.335	8.793
-802	250	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	5.323	5.491
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	30.736	30.081
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto	53.619	-166
-1.509	-1.251	Udbetalte pensioner	-12.606	-12.408
0	0	Medarbejderbidrag	7	0
0	0	Nedskæringer og indfrielse	0	-12.834
-	-	Tilgang ved virksomhedsovertagelser	0	24.951
9.099	8.098	Forpligtelser 31/12	671.734	715.642
		Udvikling i dagsværdi af ordningernes aktiver		
0	0	Saldo 1/1	-331.359	-401.149
-	-	Valutakursregulering	-11.830	-5.327
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-20.852	-21.687
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto	-38.237	-9.993
0	0	Indbetalt af arbejdsgiver og arbejdstagere	-8.196	-5.707
0	0	Udbetalte pensioner	9.325	9.901
0	0	Nedskæringer og indfrielse	0	6.605
-	-	Tilgang ved virksomhedsovertagelser	0	-21.430
0	0	Aktiver 31/12	-401.149	-448.787

NOTE 18 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006		2005	2006
		Udvikling i ikke-indregnede aktuarmæssige reguleringer		
0	0	Saldo 1/1	-29.573	-45.700
-	-	Valutakursregulering	-1.007	-588
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto på forpligtelser	-53.619	166
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto på aktiver	38.237	9.993
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto fra tidligere år (korridor)	262	302
0	0	Aktuarmæssige reguleringer 31/12	-45.700	-35.827
		Resultatført		
-802	250	Pensionsomkostninger vedrørende det aktuelle regnskabsår	5.323	5.491
0	0	Kalkulerede renter vedrørende forpligtelser	30.736	30.081
0	0	Forventet afkast på ordningernes aktiver	-20.852	-21.687
0	0	Aktuarmæssig gevinst/tab, netto	262	302
-802	250		15.469	14.187
0	0	Gevinst ved nedskæringer og indfrielse	0	-6.229
-802	250	I alt indregnet i personaleomkostninger for ydelsesbaserede ordninger	15.469	7.958

Det faktiske afkast på aktiverne i Koncernens ordninger udgjorde DKK 31,7 mio. (2005: DKK 59,1 mio.). Der er ingen aktiver i moderselskabets pensionsordninger.

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

Koncernen forventer at indbetale DKK 7,5 mio. til de ydelsesbaserede pensionsordninger i 2007. Tilsvarende forventer moderselskabet at indbetale DKK 0,5 mio.

		Ordningernes aktiver sammensætter sig således		
0	0	Børsnoterede aktier	314.977	356.803
0	0	Obligationer	74.233	82.575
0	0	Likvider	2.645	722
0	0	Ejendomme	5.810	5.429
0	0	Andre aktiver	3.484	3.258
0	0		401.149	448.787
		Ydelsesbaserede ordninger - forudsætninger¹⁾		
2,0%	2,0%	Diskonteringsfaktor	4,7%	4,9%
-	-	Afkast på ordningens aktiver	5,6%	5,7%
0,0%	0,0%	Stigningstakt for sociale udgifter	0,0%	0,0%
0,0%	0,0%	Fremtidige lønstigninger	0,4%	0,4%
0,9%	1,0%	Fremtidige pensionsstigninger	0,3%	0,3%
0,9%	1,0%	Inflation	2,8%	3,0%

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.

		Beløb for pensionsforpligtelser er som følger		
-9.099	-8.098	Aktuarmæssigt opgjorte pensionsforpligtelser	-671.734	-715.642
0	0	Pensionsaktiver	401.149	448.787
-9.099	-8.098	Over-/underdækning	-270.585	-266.855
0	0	Erfaringsændringer til forpligtelserne	-6.987	-1.359
0	0	Erfaringsændringer til pensionsaktiverne	38.237	21.845

De væsentligste risici for DFDS vedrørende ydelsesbaserede pensionsordninger vedrører såvel aktiver som forpligtelser (passiver) i ordningerne.

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.

2005	2006	Note 19 Andre hensatte forpligtelser	2005	2006
40.674	9.061	Saldo 1/1	40.674	9.061
0	0	Hensat for året	0	8.637
-2.666	-1.835	Anvendt i året	-2.666	-1.835
-28.947	-4.616	Ubenyttede hensatte forpligtelser tilbageført	-28.947	-4.616
9.061	2.610	Andre hensatte forpligtelser 31/12	9.061	11.247
		Andre hensatte forpligtelser forventes at forfalde som følger:		
2.147	2.610	0 - 1 år	2.147	8.638
6.914	0	1 - 5 år	6.914	2.609
9.061	2.610	Andre hensatte forpligtelser 31/12	9.061	11.247

Af Koncernens hensatte forpligtelser på DKK 11,2 mio. omfatter DKK 2,6 mio. (2005: DKK 6,1 mio.) hensættelser til besluttede fremtidige omkostninger i forbindelse med implementering af Koncernens flådestrategi. Årets tilgang på DKK 8,6 mio. vedrører omkostninger i forbindelse med salg af et skib.

Moderselskabets hensatte forpligtelser består af DKK 2,6 mio. (2005: DKK 6,1 mio.) vedrørende hensættelser til besluttede fremtidige omkostninger i forbindelse med implementering af moderselskabets flådestrategi.

2005	2006	Note 20	Rentebærende gældsforpligtelser	2005	2006
2.463.015	2.892.280		Pantegæld i skibe	3.137.093	3.818.715
0	21.451		Finansielle leasingforpligtelser	129.334	87.652
0	238.592		Bankgæld	118.360	303.347
69.809	57.220		Anden langfristet gæld	85.778	78.141
2.532.824	3.209.543		Langfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	3.470.565	4.287.855
288.158	389.342		Pantegæld i skibe	393.955	525.457
0	8.637		Finansielle leasingforpligtelser	38.261	37.542
456.179	410.552		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
160.145	88.597		Bankgæld	189.794	134.838
14.921	14.912		Anden kortfristet gæld	28.601	19.035
919.403	912.040		Kortfristede rentebærende gældsforpligtelser i alt	650.611	716.872
3.452.227	4.121.583		Rentebærende gældsforpligtelser i alt	4.121.176	5.004.727

Dagsværdien af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 5.004 mio. (2005: DKK 4.113 mio.). Dagsværdien af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser udgør DKK 4.122 mio. (2005: DKK 3.452 mio.).

Af Koncernens rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 1.736 mio. efter fem år (2005: DKK 1.357 mio.). Af moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser forfalder DKK 1.427 mio. efter fem år (2005: DKK 1.137 mio.).

Der er ikke indgået usædvanlige betingelser i forbindelse med låntagning. Alle Koncernens låneaftaler kan indfries til dagsværdi med tillæg af et mindre tillæg.

Der henvises til note 10 vedrørende pantsatte aktiver.

Koncernens rentebærende gældsforpligtelser ekskl. renteswaps har en effektiv rente på 2,0% - 5,9% p.a. (2005: 2,0% - 4,9% p.a.). Af den variabelt forrentede del af låneporteføljen er DKK 2.516 mio. (2005: DKK 2.862 mio.) rentesikret til en fast rente på mellem 2,6% og 5,9% p.a. (2005: 2,6% og 5,9% p.a.).

Moderselskabets rentebærende gældsforpligtelser har en effektiv rente på 2,0% - 4,8% p.a. (2005: 2,0% - 3,5% p.a.). Af den variabelt forrentede del af låneporteføljen er DKK 2.203 mio. (2005: DKK 2.113 mio.) rentesikret til en fast rente på mellem 2,6% og 5,6% p.a. (2005: 2,6 og 5,9% p.a.).

2005	2006	Valutafordeling, nominal hovedstol	2005	2006
2.833.328	2.095.785	DKK	2.960.225	2.445.255
447.715	1.323.025	EUR	502.830	1.310.355
28.489	628.174	SEK	338.094	905.205
41.497	31.656	NOK	176.236	298.297
96.760	34.967	GBP	64.882	38.422
4.945	7.612	USD	78.883	7.193
0	364	LTL	532	0
-507	0	Øvrige	-506	0
3.452.227	4.121.583	Rentebærende gældsforpligtelser i alt	4.121.176	5.004.727

2005	2006	Note 21	Anden gæld	2005	2006
9.896	11.731		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
24.772	41.636		Periodiserede renter	33.975	53.647
3.625	5.097		Offentlige myndigheder	38.759	59.372
73.944	88.905		Feriepengeforpligtelser m.v.	115.153	128.536
11.152	3.847		Aktieoptioner, kontantbaserede	11.152	3.847
174.767	92.815		Renteswaps, termins- og bunkerforretninger	174.767	92.815
79.442	142.302		Øvrige	191.965	308.359
377.598	386.333		Anden gæld i alt	565.771	646.576

Koncernens risikostyringspolitik

De væsentligste finansielle risici for DFDS er olie-, valuta-, rente- og likviditetsrisici. Kreditrisici er omtalt i note 13. Det er Koncernens politik ikke at foretage aktiv spekulation i finansielle risici. Koncernens finansielle styring retter sig således alene mod styring af finansielle risici vedrørende drift, investeringer og finansiering.

DFDS' finansielle risikostyringspolitik og strategi godkendes årligt af bestyrelsen.

Valutarisici

Valutarisici opstår, når der er forskel mellem indtægter og udgifter pr. valuta samt i forbindelse med nettoinvesteringer i udenlandske selskaber.

DFDS' strategi er at afdække den væsentligste del af koncernens nettovalutaposition løbende et år frem til fornuftige priser målt i forhold til seneste budget.

DFDS søger aktivt at reducere valutaeksponeringen ved matchning af valutaer, optagelse af multicurrency lån samt ved indgåelse af terminskontrakter, optioner og swaps.

Omkring 76% af DFDS' omsætning faktureres i fremmed valuta, og de væsentligste netto-indtægtsvalutaer er SEK, NOK, EUR og GBP. USD er den væsentligste netto-udgiftsvaluta.

Koncernen påvirkes desuden af ændringer i valutakurserne, idet de udenlandske tilknyttede virksomheders resultater ved årets udgang omregnes til danske kroner på baggrund af gennemsnitskurser.

Omkring 76% af de forventede valutapengestrømme i svenske kroner er afdækket for 2007, for norske kroner er omkring 10% afdækket, mens omkring 80% af eksponeringen i GBP er afdækket. Det stabile kursforhold mellem DKK og EUR forventes at fortsætte i 2007, og eksponeringen i EUR er derfor ikke afdækket. Derimod er 90% af DFDS' eksponering over for USD afdækket for 2007.

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, men kurssikres som hovedregel ikke.

Renterisici

DFDS er primært eksponeret for renterisici gennem låneporteføljen (det vil sige rentebærende gæld fratrukket den korte bankgæld og anden gæld). DFDS' formål med styring af renterisikoen er at begrænse særligt negative virkninger af rentesving på indtjening og balancen. DFDS' strategi er, at mindst 50% af låneporteføljen skal være fastforrentet. Koncernens samlede rentebærende gæld udgør DKK 5.005 mio. (2005: DKK 4.121 mio.), hvoraf den variabelt forrentede gæld udgør DKK 2.252 mio. (2005: DKK 966 mio.). Dette betyder, at den fastforrentede gæld ultimo udgør 55% (2005: 77%).

Den samlede rentebærende gæld på DKK 5.005 mio. (2005: 4.121 mio.) havde en gennemsnitlig løbetid på 6,1 år (2005: 6,9 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' strategi er indgået renteswaps med i alt DKK 2.516 mio. (2005: DKK 2.862 mio.), som omlægges dele af de variabelt forrentede banklån til fast rente.

Den gennemsnitlige rente på pantegæld i skibe udgør 4,26% (2005: 2,89%).

En rentestigning på 1%-point estimeres, alt andet lige, til en merudgift på omkring DKK 22 mio. for koncernen i 2007.

Olierisici

Omkostningen til bunkers udgør en særskilt og væsentlig driftsmæssig risiko som følge af dels betydelige udsving i olieprisen, dels en samlet årlig bunkersomkostning på ca. DKK 940 mio. svarende til ca. 12% af Koncernens omsætning i 2006.

Bunkeromkostningen afdækkes inden for fragtområdet gennem bunkersklausuler indeholdt i fragtaftaler. Inden for passagerområdet indregnes ændringer i bunkeromkostningen i billetprisen i det omfang, det er muligt. Hertil kommer i mindre omfang afdækning ved brug af sikringstransaktioner, primært oleswaps.

I 2007 forventes et bunkersforbrug på ca. 500.000 tons, hvilket er en stigning på ca. 5% i forhold til 2006. Stigningen skyldes blandt andet købet af DFDS Container Line.

Det skønnes, at ca. 20% af det samlede bunkerforbrug i 2007 ikke er afdækket. Dette indebærer en resultatpåvirkning på ca. DKK 1,5 mio. ved en prisændring på 1% i forhold til prisniveauet i februar 2007, som var omkring USD 255 pr. ton.

Der blev i 4. kvartal 2006 foretaget en finansiell afdækning af omkring 45% af forbruget i de første 5 måneder af 2007. Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget yderligere finansiell afdækning af forbruget i den resterende del af 2007.

Likviditetsrisici

DFDS tilstræber at opretholde et likviditetsberedskab på minimum DKK 300 mio., hvilket anses for tilstrækkeligt i spidsbelastningssituationer. Styring af overskudslikviditet og likviditetsberedskab varetages af den centrale treasury afdeling. Likvide beholdninger placeres primært i det korte pengemarked samt i obligationer.

NOTE 22 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Sikring af forventede fremtidige transaktioner (DKK 1.000)**Koncern**

Forventede fremtidige transaktioner	Sikrings-instrument	Restløbetid	Beregnings-mæssig hovedstol	Kursgevinst/tab indregnet på egenkapitalen	
				Under 1 år	Over 1 år
2005					
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-3 år	648.917	39.459	6.089
Renter	Renteswaps	0-10 år	2.164.245	0	-170.098
Renter	Rentecollars	1/2 år	697.300	-8.822	0
Varekøb	Olieterminskontrakter, i tons	0-6 mdr.	50.000	2.000	0
				32.637	-164.009
2006					
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	987.890	-22.244	131
Renter	Renteswaps	0-10 år	2.516.313	136	-52.908
Varekøb	Olieterminskontrakter, i tons	0-6 mdr.	90.000	-14.769	0
				-36.877	-52.777

Moderselskab

Forventede fremtidige transaktioner	Sikrings-instrument	Restløbetid	Beregnings-mæssig hovedstol	Kursgevinst/tab indregnet på egenkapitalen	
				Under 1 år	Over 1 år
2005					
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-3 år	648.917	39.459	6.089
Renter	Renteswaps	0-10 år	1.812.573	0	-157.500
Renter	Rentecollars	1/2 år	300.000	-3.245	0
Varekøb	Olieterminskontrakter, i tons	0-6 mdr.	50.000	2.000	0
				38.214	-151.411
2006					
Varekøb og varesalg	Valutaterminskontrakter	0-2 år	987.890	-20.596	131
Renter	Renteswaps	0-10 år	2.203.229	136	-53.180
Varekøb	Olieterminskontrakter, i tons	0-6 mdr.	90.000	-14.769	0
				-35.229	-53.049

Sikring af aktiver og forpligtelser

Pr. 31. december 2006 udgør urealiserede nettotab på afledte finansielle instrumenter til valutasikring af balanceposter DKK 2,1 mio.
(2005: urealiseret nettotab DKK 0,5 mio.), der er indregnet i resultatopgørelsen.

NOTE 22 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Renterisici (DKK 1.000)**Koncern 2005****Hovedstol/restgæld pr.**

Kategori	31/12/05	31/12/06	31/12/10
Lånetilsagn ¹⁾	0	261.416	180.067
Pantegæld i skibe	3.531.048	3.137.093	1.806.114
Lang bankgæld	128.379	118.360	26.128
Kassekredit	179.775	0	0
Anden gæld	114.379	85.778	0
Finansielle leasingforpligtelser	167.595	129.334	0
Rentebærende gæld	4.121.176	3.731.981	2.012.309
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-167.595	-129.334	0
Pantegæld i skibe, fastforrentede	-125.909	-111.547	-54.102
Rentecollars	-697.300	0	0
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-2.164.245	-1.737.812	-822.200
Renteswaps, start maj 2006 (hovedstol), fast, (renter betales)	0	-300.000	-232.000
Variabelt forrentet andel af gælden	966.127	1.453.288	904.007

Koncern 2006**Hovedstol/restgæld pr.**

Kategori	31/12/06	31/12/07	31/12/11
Pantegæld i skibe	4.344.171	3.818.715	1.736.189
Lang bankgæld	399.657	303.347	0
Kassekredit	38.528	0	0
Anden gæld	97.176	78.141	0
Finansielle leasingforpligtelser	125.195	87.653	0
Rentebærende gæld	5.004.727	4.287.856	1.736.189
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-125.195	-87.653	0
Pantegæld i skibe, fastforrentede	-111.480	-97.127	-39.716
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-2.516.313	-2.152.119	-850.652
Variabelt forrentet andel af gælden	2.251.739	1.950.957	845.821

Moderselskab 2005**Hovedstol/restgæld pr.**

Kategori	31/12/05	31/12/06	31/12/10
Lånetilsagn ¹⁾	0	261.416	180.067
Pantegæld i skibe	2.751.173	2.463.015	1.109.534
Kassekredit	160.145	0	0
Gæld til tilknyttede virksomheder	456.179	0	0
Anden gæld	84.730	69.809	0
Rentebærende gæld	3.452.227	2.794.240	1.289.601
Rentecollars	-300.000	0	0
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-1.812.573	-1.573.679	-743.700
Renteswaps, start maj 2006 (hovedstol), fast, (renter betales)	0	-300.000	-232.000
Variabelt forrentet andel af gælden	1.339.654	920.561	313.901

Moderselskab 2006**Hovedstol/restgæld pr.**

Kategori	31/12/06	31/12/07	31/12/11
Pantegæld i skibe	3.281.622	2.892.280	1.427.372
Lang bankgæld	298.240	238.592	0
Kassekredit	28.949	0	0
Gæld til tilknyttede virksomheder	410.552	0	0
Anden gæld	72.132	57.220	0
Finansielle leasingforpligtelser	30.088	21.451	0
Rentebærende gæld	4.121.583	3.209.543	1.427.372
Finansielle leasingforpligtelser, fastforrentede	-30.088	-21.451	0
Renteswaps, (hovedstol), fast, (renter betales)	-2.203.230	-1.873.687	-784.952
Variabelt forrentet andel af gælden	1.888.265	1.314.405	642.420

1) Effektueres i forbindelse med levering af nybygningerne fra Flensborg Værft.

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note 23	Ikke-likvide driftsposter	2005	2006
-7.864	-5.417		Regulering af hensættelser	-7.864	-5.186
2.066	0		Tab/gevinst ved salg af driftsmidler m.v.	-2.476	-4.865
-802	250		Ydelsesbaserede pensionsordninger indregnet i resultatopgørelsen	15.469	7.958
10.201	6.582		Dagsværdi af tildelte aktieoptioner indregnet i resultatopgørelsen	10.201	6.582
3.601	1.415		Ikke-likvide driftsposter	15.330	4.489

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note 24	Ændring i driftskapital	2005	2006
-27.219	11.161		Ændring i varebeholdninger	-33.252	13.948
-4.394	-59.232		Ændring i tilgodehavender	-30.995	-185.858
-84.536	198.016		Ændring i leverandørgæld og anden gæld	-101.452	242.144
-116.149	149.945		Ændring i driftskapital	-165.699	70.234

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note 25	Nettoinvestering i langfristede aktiver	2005	2006
-2.055	-435		Investeringer	-68.327	-121.626
646	1.036		Salg	646	21.070
-1.409	601		Ejendoms- og terminalinvesteringer, netto	-67.681	-100.556
-31.287	-11.673		Investeringer	-45.113	-66.058
283	232		Salg	7.864	9.370
-31.004	-11.441		Driftsmaterielinvesteringer m.v., netto	-37.249	-56.688

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006	Note 26	Ændring i andre finansielle lån	2005	2006
-33.258	-14.920		Afdrag og indfrielse af lån	-12.308	-57.884
84.380	298.240		Optagelse af lån	96.198	308.837
51.122	283.320		Ændring i andre finansielle lån, netto	83.890	250.953

Note 27 Køb af virksomheder og aktiviteter

2005	Total	
	Regnskabs- mæssig værdi forud for akkvisition	Åbnings- balance til dagsværdi
Langfristede immaterielle aktiver	104	95.024
Langfristede materielle aktiver	35.613	82.685
Varebeholdninger	455	1.201
Tilgodehavender	93.693	97.088
Likvide beholdninger	6.430	6.430
Udskudt skatteaktiv, netto	-1.909	-31.849
Langfristede gældsforpligtigelser	-16.510	-16.510
Kortfristede gældsforpligtigelser	-66.437	-66.437
Selskabsskat	-164	-164
Overtagne nettoaktiver	51.275	167.468
Minoritetsinteresser		-34.151
Goodwill ved køb af virksomheder og aktiviteter		94.969
Anskaffelsessum		228.286
Heraf likvide beholdninger		-6.430
Kontant anskaffelsessum		221.856
Betalinger udskudt til senere år		-96.198
Pengestrøm fra køb af virksomheder, netto		125.658

Koncern

Cobelfret

Pr. 14. juni 2005 erhvervede DFDS A/S en ny rute mellem Göteborg, Sverige og Killingholme, England. Ruten er erhvervet fra den daværende operatør, Cobelfret AB. Ruten er efterfølgende omlagt med anløb i Immingham i stedet for Killingholme.

Goodwill ved købet udgør DKK 56,5 mio. og kan henføres til Cobelfret-rutens markedsposition og de synergier, som opnås ved DFDS' øvrige ruter mellem Göteborg og Immingham.

Det er ikke muligt at opgøre den eksakte driftseffekt i 2005 af akkvisitionen, idet den tilkøbte rute er integreret med DFDS' eksisterende rute mellem Göteborg og Immingham.

Halléns N.V.

Pr. 28. oktober 2005 erhvervede DFDS 66% af aktierne i selskabet Halléns N.V., Gent i Belgien. Selskabet er traileroperatør med en stor andel af kunder inden for bilindustrien og transporterer væsentlige fragtmængder på DFDS Tor Lines EuroBridge.

Goodwill ved købet udgør DKK 33,3 mio. og skyldes at DFDS kan forbedre udnyttelsesgraden på EuroBridge og samtidig tilbyde bilindustrien en række tillægsydelser.

Halléns N.V. og dennes datterselskaber har realiseret en nettoomsætning og EBITA på henholdsvis DKK 61,3 mio. og DKK 1,2 mio. i perioden 28. oktober 2005 til 31. december 2005.

Øvrige

Koncernen har i løbet af 2005 erhvervet øvrige mindre selskaber samt en aktivitet.

Moderselskab

Køb af virksomheder og aktiviteter i moderselskabet består af købet af Cobelfret, en ejerandel på 34% af Halléns, samt mindre selskaber og en aktivitet. Likviditetseffekten ved køb af virksomheder og aktiviteter i moderselskabet udgør DKK 181,0 mio.

NOTE 27 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

2006	Norfolk Line Containers B.V.		Øvrige		Total	
	Regnskabs- mæssig værdi forud for akkvisition	Åbnings- balance til dagsværdi	Regnskabs- mæssig værdi forud for akkvisition	Åbnings- balance til dagsværdi	Regnskabs- mæssig værdi forud for akkvisition	Åbnings- balance til dagsværdi
Langfristede immaterielle aktiver	8.880	81.258	71	1.064	8.951	85.305
Langfristede materielle aktiver	61.203	77.313	142	142	61.345	77.455
Varebeholdninger	1.812	1.812	0	0	1.812	1.812
Tilgodehavender	109.881	109.881	5.351	5.351	115.232	115.232
Likvide beholdninger	19.598	19.598	-934	-934	18.664	18.664
Udskudt skatteaktiv, netto	962	-17.799	-2	-2	960	-17.801
Pensionsforpligtelser	-3.774	-3.774	0	0	-3.774	-3.774
Andre hensatte forpligtelser	-1.981	-1.981	0	0	-1.981	-1.981
Langfristede gældsforpligtigelser	-24.767	-26.740	0	0	-24.767	-26.740
Kortfristede gældsforpligtigelser	-71.863	-71.863	-9.131	-9.131	-80.994	-80.994
Selskabsskat	0	0	-915	-915	-915	-915
Overtagne nettoaktiver	99.951	167.705	-5.418	-4.425	94.533	166.263
Goodwill ved køb af virksomheder og aktiviteter		133.740		16.765		150.505
Anskaffelsessum		301.445		12.340		316.768
Heraf likvide beholdninger		-19.598		934		-18.664
Pengestrøm fra køb af virksomheder, netto		281.847		13.274		298.104

Koncern*Norfolk Line Containers B.V.*

Pr. 15. august 2006 indgik DFDS A/S aftale om at erhverve 100% af aktierne i selskabet Norfolk Line Containers B.V. Indregning i Koncernen sker fra 1. oktober 2006 hvor kontrol er opnået. Selskabet opererer indenfor lo/lo containerrederi-virksomhed mellem Kontinentet og Irland og disponerer over ca. 2.400 containere samt fem chartrede skibe. Den væsentligste del af lasten er egen dør/dør produktion mellem Kontinentet og Irland. Selskabet har efterfølgende skiftet navn til DFDS Container Line B.V.

Goodwill ved købet udgør DKK 133,7 mio. og kan henføres til de synergier, som opnås med de eksisterende containeraktiviteter i DFDS Lys Line og DFDS Suardiaz Line, som trafikerer Nordsoen, Det Irske Hav samt Spanien. Selskabet vil komplementere det eksisterende netværk, og der opnås en forbedret geografisk markedsdækning og øget driftsmæssig fleksibilitet.

Norfolk Line Containers B.V. har realiseret en nettoomsætning og EBITA på henholdsvis DKK 171,3 mio. og DKK 11,0 mio. i perioden 1. oktober 2006 til 31. december 2006.

Øvrige køb af virksomheder og aktiviteter

Koncernen har i løbet af 2006 erhvervet øvrige mindre selskaber samt en aktivitet.

Øvrigt

Det har ikke været muligt at opgøre helårseffekten vedrørende tilkøbte virksomheder og aktiviteter.

I forbindelse med virksomhedskøb er betalt ca. DKK 2 mio. i sædvanlige rådgiverhonorarer.

Moderselskab

Køb af virksomheder i moderselskabet består af købet af Norfolk Line Containers B.V. samt to mindre selskaber. Likviditetseffekten ved køb af virksomheder i moderselskabet udgør DKK 306,3 mio.

2005	2006	Note 28	Køb af minoritetsinteresser	2005	2006
1.754	645	AB DFDS LISCO		1.754	645
23.491	0	DFDS Lys Line AS		23.491	0
79.549	0	DFDS Lys Line Rederi AS		79.549	0
0	0	Halléns OY		0	209
0	0	LHT (UK) Limited		0	166
104.794	645	Minoritetsinteresser i alt		104.794	1.020

2005

AB DFDS LISCO

I løbet af 2005 er opkøbt aktier i AB DFDS LISCO for i alt DKK 1,8 mio. svarende til en ejerandel på 0,3%, hvorefter selskabet ejes 92,1%.

DFDS Lys Line AS og DFDS Lys Line Rederi AS

Den 9. december 2005 blev den resterende andel i DFDS Lys Line AS og DFDS Lys Line Rederi AS på hver 34% opkøbt, således at DFDS A/S herefter ejer begge selskaber 100%.

2006

AB DFDS LISCO

I løbet af 2006 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 92,3%.

LHT (UK) Limited

Den 17. oktober 2006 blev den resterende andel i LHT (UK) Limited opkøbt, således at selskabet herefter ejes 100% af LHT (Transport) Holding BV.

Halléns OY

Den 1. januar 2006 blev den resterende andel i Halléns OY opkøbt, således at selskabet herefter ejes 100% af Halléns NV.

Note 29 Garantier og eventualforpligtelser m.v.

Garantier og eventualforpligtelser udgør DKK 133,2 mio. (2005: DKK 103,1 mio.) for Koncernen.

Garantier og eventualforpligtelser udgør DKK 1.207,5 mio. (2005: DKK 786,2 mio.) for moderselskabet.

Der er konstateret en gammel forureningsskade på en grund i et af Koncernens selskaber. På nuværende tidspunkt har Koncernen ikke en forpligtigelse til at rense grunden. Såfremt en sådan skulle opstå, har Koncernen mulighed for at få omkostningen hertil reguleret i den oprindelige købesum for selskabet. De udskudte betalinger vedrørende købesummen afspejler blandt andet modregningsadgangen.

Herudover er Koncernen og moderselskabet pr. 31. december 2006 part i forskellige retssager. Udfaldet af disse retssager forventes ikke at påvirke Koncernen væsentligt økonomisk ud over det i balancen indregnede.

2005	2006	Note 30	Kontraktlige forpligtelser	2005	2006
260.873	0		Kontrahering af nybygninger, løbetid 0-1 år	260.873	0
340.050	0		Andre kontraktlige forpligtelser, løbetid 0-1 år	340.050	0
600.923	0		Kontraktlige forpligtelser i alt	600.923	0
Operationelle leasingkontrakter for lejede aktiver					
Minimum leasingydelse					
18.837	21.320		Inden for 1 år	29.039	30.582
79.767	89.975		Fra 1 til 5 år	104.488	104.102
58.339	39.890		Efter 5 år	59.523	69.570
156.943	151.185		Ejendomme i alt	193.050	204.254
8.782	8.782		Inden for 1 år	98.640	105.913
37.379	38.314		Fra 1 til 5 år	409.066	418.595
160.366	143.582		Efter 5 år	1.999.281	1.938.331
206.527	190.678		Terminaler i alt	2.506.987	2.462.839
553.066	656.226		Inden for 1 år	337.755	435.511
898.883	1.054.876		Fra 1 til 5 år	688.846	957.777
629.180	1.240.291		Efter 5 år	629.180	1.240.291
2.081.129	2.951.393		Skibe i alt	1.655.781	2.633.579
14.021	14.316		Inden for 1 år	28.644	32.470
30.310	23.771		Fra 1 til 5 år	65.108	41.920
153	0		Efter 5 år	274	0
44.484	38.087		Driftsmidler m.v. i alt	94.026	74.390
<i>Samlede leasingkontrakter forventes afviklet som følger</i>					
594.706	700.644		Inden for 1 år	494.078	604.476
1.046.339	1.206.936		Fra 1 til 5 år	1.267.508	1.522.394
848.038	1.423.763		Efter 5 år	2.688.258	3.248.192
2.489.083	3.331.343		Minimum leasingydelse i alt	4.449.844	5.375.062

De opgjorte forpligtelser er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeomkostninger indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2006 for Koncernen DKK 635,6 mio. (2005: DKK 448,4 mio.) og for moderselskabet DKK 641,1 mio. (2005: DKK 574,5 mio.).

Leasingkontrakter på skibe har typisk en leasingperiode på mellem tre og ti 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 2006 for Koncernen DKK 128,2 mio. (2005: DKK 78,8 mio.) og for moderselskabet DKK 368,8 mio. (2005: DKK 141,2 mio.).

NOTE 30 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Moderselskab
DKK 1.000

Koncern
DKK 1.000

2005	2006		2005	2006
Operationelle leasingkontrakter for egne udlejede aktiver				
Minimum leasingydelse				
58.521	20.984	Skibe		
146.725	24.318	Inden for 1 år	88.998	92.047
		Fra 1 til 5 år	157.385	173.126
205.246	45.302	Skibe i alt	246.383	265.173

De opgjorte minimum leasingydelse er ikke tilbagediskonterede.

Operationelle leasing- og lejeindtægter indregnet i resultatopgørelsen udgør i 2006 for Koncernen DKK 287,1 mio. (2005: DKK 292,8 mio.) og for moderselskabet DKK 166,4 mio. (2005: DKK 132,4 mio.).

Finansielle leasingkontrakter				
Minimum leasingydelse				
0	24.923	Inden for 1 år	77.498	86.047
0	47.941	Fra 1 til 5 år	221.567	190.253
0	72.864	Minimum leasingydelse i alt	299.065	276.300
0	-11.780	Timecharter element	-92.548	-123.985
0	-30.996	Finansieringselement	-38.922	-27.121
0	30.088	I alt	167.595	125.194
Indregning i balancen				
0	8.637	Kortfristede	38.261	37.542
0	21.451	Langfristede	129.334	87.652
0	30.088	I alt	167.595	125.194

De finansielle leasingkontrakter indregnet i regnskabet vedrører leasing af fire skibe (2005: tre skibe), som er leaset på timecharter vilkår indtil 2010. I 2005 var desuden indregnet to skibe, der var leaset på bareboat vilkår indtil 2008. Disse to skibe er tilbageleveret i 2006. Leasingydelse er faste i leasingperioderne. DFDS har option til at forlænge aftalerne op til yderligere henholdsvis tre år for de tre af skibene leaset på timecharter. Der foreligger ingen option til køb af skibene.

Note 31 Nærtstående parter

Koncernens nærtstående parter med bestemmende indflydelse er Vesterhavet A/S, København, der ejer mere end 50% af aktierne i DFDS A/S, samt JL Fondet, København, da JL Fondet som følge af vedtægtsmæssige bestemmelser har bestemmende indflydelse over Vesterhavet A/S. Vesterhavet A/S og JL Fondets bestyrelses- og direktionsmedlemmer er ligeledes nærtstående parter.

Nærtstående parter omfatter herudover samtlige selskaber ejet af JL Fondet, Vesterhavet A/S, DFDS' tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder, jf. side 82 og note 12, 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), aktieoptioner til direktionen (oplyst i note 17) samt de nedenfor anførte transaktioner ikke i årets løb været gennemført transaktioner med nærtstående parter.

Der har i 2005 og 2006 været samhandel med J. Lauritzen A/S hovedsageligt relateret til serviceydelser. Al samhandel foregår på markedsmæssige vilkår.

Koncern

Salg af ydelser til J. Lauritzen A/S udgør i 2006 for Koncernen DKK 0,9 mio. (2005: DKK 1,2 mio.).

Moderselskab

DKK 1.000

	Salg af ydelser	Køb af ydelser	Salg af aktiver	Tilgode- havender	Gæld
2005					
J. Lauritzen A/S	1.226	0	0	0	0
Tilknyttede virksomheder	148.775	845.563	401.755	1.028.198	466.075
2006					
J. Lauritzen A/S	896	0	0	0	0
Tilknyttede virksomheder	268.223	954.188	568.976	1.512.378	422.283

Koncern

Beregningsmodellen for værdiforringelsestest i Koncernen er opbygget omkring test af nytteværdierne for skibene, da skibene udgør de væsentligste regnskabsmæssige aktiver i Koncernen.

Skibe

Der foretages først værdiforringelsestest for de enkelte skibe i Koncernen. Den enkelte rute betragtes som den laveste pengestrømsfrembringende enhed. I enkelte tilfælde betragtes flere ruter tilsammen som den laveste pengestrømsfrembringende enhed. De fremtidige forventede nettopengestrømme for den enkelte rute allokere til det enkelte skib. Fordelingen sker ud fra skibets kapacitet i forhold til rutens kapacitet samt den forventede sejlplan i skibets brugstid i Koncernen. De forventede nettopengestrømme for skibet tillægges skibets forventede scrapværdi ved udløb af den forventede brugstid i Koncernen. Scrapværdien opgøres som estimeret nettosalgsspris eller nettoskrotværdi.

Den regnskabsmæssige værdi for skibet sammenholdes med den højeste værdi af skibets tilbagediskonterede nettopengestrømme og skibets salgsværdi. Salgsværdien fastsættes på baggrund af uvildige mæglervurderinger. Hvis den højeste værdi er mindre end den regnskabsmæssige værdi af skibet foretages nedskrivning heraf til den lavere værdi.

Langfristede immaterielle aktiver, eksklusive goodwill og øvrige langfristede aktiver

Langfristede immaterielle aktiver, eksklusive goodwill og øvrige langfristede aktiver, henføres til de enkelte ruteejere (DFDS Tor Line, DFDS Seaways, DFDS Lys Line og DFDS LISCO), der repræsenterer det laveste niveau for pengestrømsfrembringende enheder, som den regnskabsmæssige værdi kan henføres til, og som kan opgøres med rimelig sikkerhed.

Terminaler og ejendomme betjener ofte flere ruter ligesom operationelt udstyr, såsom maskiner og driftsmateriel, flyttes mellem terminalerne og/eller betjener flere ruter på terminalen. I ganske få tilfælde allokere en del af ruternes nettopengestrømme forholdsmæssigt til enkelte langfristede aktiver, før der foretages allokering af de resterende nettopengestrømme til skibene.

Genindvindingsværdien opgøres som summen af nettopengestrømme fra ruterne pr. ruteejers fratrucket den regnskabsmæssige værdi af de skibe, som ruteejeren ejer. Hvis genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi af øvrige langfristede immaterielle og materielle aktiver foretages nedskrivning heraf til denne lavere værdi.

Goodwill

Goodwill kan henføres til aktivitets- og virksomhedskøb. For de købte aktiviteter eller virksomheder, der har egne ruter og/eller allerede primært er kunde på Koncernens rutenet, vil goodwill i disse tilfælde repræsentere en række værdier, såsom værdien af en rute, geografisk placering, ledelsesmæssige kompetencer samt synergier ved integration med Koncernen.

Værdiforringelsestest opgøres for de enkelte ruteejere (DFDS Tor Line, DFDS Seaways, DFDS Lys Line og DFDS LISCO), der repræsenterer det laveste niveau for pengestrømsfrembringende enheder, som den regnskabsmæssige værdi af goodwill kan henføres til, og som kan opgøres med rimelig sikkerhed.

Genindvindingsværdien opgøres som summen af nettopengestrømme fra ruterne pr. ruteejers fratrucket den regnskabsmæssige værdi af langfristede materielle og immaterielle aktiver eksklusive goodwill, som ruteejeren ejer. Hvis resterende genindvindingsværdi er lavere end den regnskabsmæssige værdi af goodwill, foretages nedskrivning af goodwill til denne lavere værdi.

For de selskaber, hvor nettopengestrømmen ikke kan henføres til en ruteejers, opgøres genindvindingsværdien som summen af nettopengestrømme for det enkelte selskab fratrucket den regnskabsmæssige værdi af langfristede materielle og immaterielle aktiver inklusiv den koncerngoodwill, som tilhører selskabet. Hvis resterende genindvindingsværdi er lavere end den regnskabsmæssige værdi af goodwill, foretages nedskrivning af goodwill til denne lavere værdi.

Estimer anvendt ved beregning af nettopengestrømme (genindvindingsværdi)

Den estimerede genindvindingsværdi (nyttelværdi) af pengestrømme er baseret på de af bestyrelsen godkendte økonomiske budgetter for det kommende regnskabsår med tillæg af en prognoseperiode på fire år samt en fremskrivning fra og med det sytende år til udløb af den forventede brugstid for de skibe, der besejler ruten.

Den forventede vækstrate i prognoseperioden er mellem 0-3% (2005: 0-3%). I fremskrivningen efter prognoseperioden antages en vækst på 0% (2005: 0%) for alle ruter.

Koncernen anvender en diskonteringsrente på 7% (2005: 7%) som er sammensat af en risikofri rente på 3,5%, en risikopræmie på 6,5%, en betaværdi på 0,895, en lånerente før skat på 5,2% samt en skattesats på 7,9%.

Følsomhedsanalyser

Der udarbejdes årligt følsomhedsanalyser af indtjeningsgrundlaget ud fra relevante risikofaktorer, som Koncernen kan opgøre med en vis pålidelighed.

For hvert skib beregnes ligeledes break-even på diskonteringsrenten svarende til den rente, som skulle have været anvendt, hvis genindvindingsværdien skulle svare til den regnskabsmæssige værdi.

Der er udarbejdet følsomhedsanalyser ved at ændre estimerne indenfor sandsynlige udfald. Ingen af disse beregninger giver anledning til ændring af nedenstående resultat af værdiforringelsestest.

Resultat af værdiforringelsestest

På baggrund af de gennemførte værdiforringelsestest er der foretaget nedskrivning med i alt DKK 13,1 mio. (2005: DKK 0 mio.) af goodwill og langfristede immaterielle aktiver relateret til få mindre tilknyttede virksomheder og en aktivitet i Koncernen. Herudover er et skib nedskrevet med i alt DKK 5,2 mio. (2005: DKK 0 mio.). Nedskrivningerne er foretaget med udgangspunkt i forventningen til de fremtidige nettopengestrømme, herunder planlagte ændringer i aktivitetsniveau.

NOTE 32 FORTSÆTTER PÅ NÆSTE SIDE >>>

Værdiforringelsestest af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder (Moderselskab)

Der foretages værdiforringelsestest for de enkelte tilknyttede og associerede virksomheder i moderselskabet. Den enkelte virksomhed betragtes som den laveste pengestrømsfrembringende enhed.

Den estimerede nytteværdi af pengestrømmene baseres på de af bestyrelsen godkendte økonomiske budgetter for det kommende regnskabsår samt en fremskrivning baseret på nulvækst. 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 på 7% (2005: 7%) som er sammensat af en risikofri rente på 3,5%, en risikopræmie på 6,5%, en betaværdi på 0,895, en lånerente før skat på 5,2% samt en skattesats på 7,9%.

Der er foretaget nedskrivning af kostprisen i få mindre tilknyttede virksomheder med i alt DKK 19,8 mio. (2005: DKK 9,2 mio.) som følge af forventningerne til de fremtidige nettopengestrømme, herunder planlagte ændringer i aktivitetsniveauet.

Note 33 Væsentlige regnskabsmæssige skøn og estimater

Væsentlige skøn i forbindelse med implementering af regnskabspraksis

Ledelsen anser følgende skøn og estimater for væsentlige ved udarbejdelse af koncernregnskabet.

Forventede brugstider, scrapværdier og nytteværdier for skibe

Skibenes forventede brugstider hos Koncernen samt scrapværdier estimeres mindst en gang årligt. Herudover gennemføres en værdiforringelsestest (nyttelværdiberegning) mindst en gang årligt af de regnskabsmæssige værdier af Koncernens skibe. Væsentlige ændringer i såvel forventede brugstider som scrapværdier samt i resultatet af værdiforringelsestest kan påvirke driftsresultatet (EBITA). For indeværende år har dette medført en forkortelse af den økonomiske brugstid på tre skibe. Effekten er en årlig stigning i afskrivningerne med DKK 8 mio.

Regnskabspraksis og metoder for væsentlige skøn vedrørende forventede brugstider, scrapværdier og nytteværdier for skibe er beskrevet i anvendt regnskabspraksis samt note 32.

Kritiske regnskabsmæssige skøn for året

Ved udarbejdelse af koncernregnskabet for 2006 har ledelsen foretaget følgende kritiske regnskabsmæssige skøn.

Køb af virksomheder og aktiviteter

I forbindelse med køb af en rute samt virksomheder i året (nærmere beskrevet i note 27) er merværdierne ved købene allokeret til såvel afskrivningsberettigede immaterielle aktiver som ikke-afskrivningsberettigede langfristede immaterielle aktiver (goodwill). Fordelingerne hviler på skøn, der understøttes af beregningen af de fremtidige nettopengestrømme fra de pågældende aktiver.

Note 34 Begivenheder efter balancedagen

Som offentliggjort i fondsbørsmeddelelse af 15. januar 2007 har Koncernen tildelt 30.000 stk. aktieoptioner til direktionen.

Herudover er der ikke indtruffet væsentlige hændelser efter 31. december 2006.

Selskabsoversigt

Selskab	Ejerandel 2005*	Ejerandel 2006*	Land	By	Valuta	Aktiekapital
DFDS Tor Line NV			Belgien	Gent	EUR	62.000
Halléns NV	66	66	Belgien	Gent	EUR	297.000
Aukse Multipurpose Shipping Ltd.	92,1	92,3	Cypern	Limassol	CYP	1.000
Lisco Optima Shipping Ltd.	0	92,3	Cypern	Limassol	CYP	1.000
Rasa Multipurpose Shipping Ltd.	92,1	92,3	Cypern	Limassol	CYP	1.000
DFDS A/S			Danmark	København	DKK	800.000.000
DFDS Canal Tours A/S			Danmark	København	DKK	1.000.000
DFDS Logistics A/S			Danmark	København	DKK	501.000
DFDS Stevedoring A/S			Danmark	Esbjerg	DKK	502.000
Jensen & Partners A/S	0	100	Danmark	København	DKK	500.000
DFDS Lys Line UK Ltd.			England	Boston Dock	GBP	40.000
DFDS Seaways Ltd.			England	Harwich	GBP	8.050.000
DFDS Tor Line Plc.			England	Immingham	GBP	25.500.000
LHT (UK) Limited	90	100	England	Immingham	GBP	10.000
SpeedCargo Ltd.	0	100	England	Bradford	GBP	150.000
Halléns OY	52,8	66	Finland	Hamina	EUR	59.000
Halléns France SA	66	66	Frankrig	Paris	EUR	7.000
DFDS Container Line BV	0	100	Holland	Rotterdam	EUR	18.151
DFDS Lys Line BV			Holland	Rotterdam	EUR	18.151
DFDS Seaways BV			Holland	IJmuiden	EUR	18.000
DFDS Tor Line BV			Holland	Rotterdam	EUR	23.000
LHT (Repair) BV			Holland	Rotterdam	EUR	18.000
LHT (Transport) BV			Holland	Rotterdam	EUR	23.000
LHT (Trucking) BV			Holland	Rotterdam	EUR	19.000
Projector Transport Service BV			Holland	Rotterdam	EUR	18.000
Transport Partners Intermodal Ltd.	51	51	Irland	Dublin	EUR	200
DFDS Italia SRL			Italien	Genova	EUR	77.000
DFDS Tor Line SIA			Letland	Riga	LVL	10.000
AB DFDS LISCO	92,1	92,3	Litauen	Klaipeda	LTL	332.547.434
Laivyno Technikos Prieziuros Baze	92,1	92,3	Litauen	Klaipeda	LTL	3.300.000
UAB Krantas Travel	92,1	92,3	Litauen	Klaipeda	LTL	400.000
UAB Lisco SL	92,1	92,3	Litauen	Klaipeda	LTL	100.000
DFDS Lys Line AS			Norge	Lilleaker	NOK	1.538.000
DFDS Lys Line Rederi AS			Norge	Oslo	NOK	24.990.000
DFDS Seaways AS			Norge	Oslo	NOK	12.000.000
KST Terminal AS			Norge	Kristiansand	NOK	100.000
NorthSea Terminal AS			Norge	Oslo	NOK	1.000.000
Von Riegen AS			Norge	Kristiansand	NOK	100.000
DFDS Tor Line Spółka z.o.o.			Polen	Gdansk	PLZ	50.000
DFDS Seaways AB			Sverige	Göteborg	SEK	2.050.000
DFDS Tor Line AB			Sverige	Göteborg	SEK	25.000.000
SpeedCargo AB			Sverige	Göteborg	SEK	1.100.000
DFDS (Deutschland) GmbH			Tyskland	Hamborg	EUR	102.000
DFDS Tor Line GmbH			Tyskland	Cuxhaven	EUR	25.000
Lisco Baltic Service GmbH	92,1	92,3	Tyskland	Kiel	EUR	26.000
SpeedCargo GmbH			Tyskland	Hamborg	EUR	525.000

28 inaktive og holdingselskaber

* Når ikke andet er nævnt er selskaberne 100% ejede

Påtegninger

Ledelsens påtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2006 for DFDS A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af Koncernens og moderselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2006 samt af resultatet af Koncernens og moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2006.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 2. marts 2007

Direktion

Niels Smedegaard*
Administrerende direktør

Christian Merrild
Direktør

Søren Jespersen
Direktør

Bestyrelse

Ivar Samrén
Formand

Vagn Sørensen
Næstformand

Claus Arnhild**

Jill Lauritzen Melby

Anders Moberg

Thomas Mørk**

Ingar Skaug

Lene Skole

Ib Sørensen**

* Ansat pr. 1. januar 2007 ** Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

Den uafhængige revisors påtegning

Til aktionærerne i DFDS A/S

Vi har revideret årsrapporten for DFDS A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2006 omfattende ledelsens påtegning, ledelsens beretning samt resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter for såvel Koncernen som moderselskabet. Årsrapporten aflægges efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Ledelsens ansvar for årsrapporten

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge en årsrapport, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge en årsrapport, 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.

Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsrapporten 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 årsrapporten ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i årsrapporten. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsrapporten, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af en årsrapport, 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 årsrapporten.

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 årsrapporten giver et retvisende billede af Koncernens og moderselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2006 samt af resultatet af Koncernens og moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2006 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

København, den 2. marts 2007

KPMG C. Jespersen Statsautoriseret Revisionsinteressentskab

Jesper Koefoed
statsaut. revisor

Jesper Mikkelsen Heilbuth
statsaut. revisor

Fragtskibe (ro/ro)

	Byggeår	BT	Lanemeter
Tor Magnolia	2003	32.289	3.841
Tor Petunia	2004	32.289	3.841
Tor Primula	2004	32.289	3.841
Tor Begonia	2004	32.289	3.841
Tor Freesia	2005	32.289	3.841
Tor Ficaria	2006	32.289	3.841
Tor Selandia	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
Tor Anglia	1977/89	17.492	2.450
Tor Bellona ¹⁾	1980	22.748	2.723
Tor Dania ¹⁾	1978/95	21.491	2.562
Tor Belgia ¹⁾	1978/94	21.491	2.562
Tor Minerva ¹⁾	1978/99	21.215	2.070
Tor Humbria ¹⁾	1978	20.165	2.128
Tor Maxima ¹⁾	1978/95	17.068	2.723
Tor Baltica ¹⁾	1977/86	14.374	1.866
Tor Neringa ¹⁾	1975	12.494	1.745
Tor Cimbria (Aqua) ¹⁾	1986	12.189	2.026
Victoria ¹⁾	1980	5.846	804

Fragtskibe (ro/ro) til overtagelse i 2007/09

	Byggeår	BT	Lanemeter
Jinling NB 402 ¹⁾	2007	25.600	3.343
Jinling NB 403 ¹⁾	2008	25.600	3.343
Jinling NB 404 ¹⁾	2009	25.600	3.343
Jinling NB 405 ¹⁾	2009	25.600	3.343

Ro/pax-skibe⁴⁾

	Byggeår	BT	Lanemeter	Passagerer
Dana Sirena	2002/03	22.382	2.494	623
Lisco Optima	1999	25.206	2.300	327
Lisco Gloria	2002	20.140	2.494	302
Lisco Patria	1991	18.332	1.800	204
Kaunas	1989	25.606	1.539	235
Vilnius	1987	22.341	1.539	120
Mermaid II ¹⁾	1972	13.730	1.094	93

Passagerskibe

	Byggeår	BT	Passagerer
Pearl of Scandinavia	1989/01/05	40.039	2.166
Crown of Scandinavia	1994/05	35.498	2.110
Queen of Scandinavia	1981/00	34.093	1.756
King of Scandinavia	1987/93/06	31.788	1.620
Princess of Norway	1986/93/06	31.356	1.650
Pont L'Abbé ³⁾	1978/00	19.589	1.241
Atlantic Traveller ²⁺³⁾	1993/03	16.794	840

Sideportsskibe

	Byggeår	BT	TEU ⁵⁾
Lysvik	1998/04	7.409	160
Lysbris	1999/04	7.409	160
Lysblink	2000/03	7.409	160
Lysfoss ¹⁾	1989/99	4.471	56
Lystind ¹⁾	1990/00	4.471	56
Lys-Skog ¹⁾	1991/98	4.471	56
Lyshav ¹⁾	1985	3.176	38

Containerskibe

	Byggeår	BT	TEU ⁵⁾
Lys Box ¹⁾	2004	6.901	750
Lys Point ¹⁾	2005	6.901	750
Heinz Schepers ¹⁾	1993	3.992	509
Dana Hollandia ¹⁾	2002	6.370	643
Dana Gothia ¹⁾	2003	6.370	643
Vanguard ¹⁾	1994	3.806	390
Angela J. ¹⁾	1995	3.804	390
Vanquish ¹⁾	1995	2.997	326
Endeavor ¹⁾	2005	7.642	750

Trampskibe

	Byggeår	BT	TEU ⁵⁾
Rasa	1998	3.893	353
Aukse	1997	3.893	353
Gediminas	1996	3.097	264
Vytautas	1995	3.097	256
Graneborg ¹⁾	1997	2.863	246
Kollund ¹⁾	1994	2.818	245
Hanseatic Trader ¹⁾	2001	2.896	181
Hanseatic Scout ¹⁾	2002	2.896	181
Hanseatic Spirit ¹⁾	1994	2.650	349
Anna-Maria Sibum ¹⁾	2005	2.996	297
Auriga ¹⁾	1996	2.456	176
Aries ¹⁾	1997	2.456	176
Mermerdelen ¹⁾	1991	2.450	180
Lys Carrier ¹⁾	1994	2.446	176
Lys Chris ¹⁾	1993	2.416	197
Maria D. ¹⁾	1986	2.370	144
Isartal ¹⁾	1989	2.369	144

Trampskibe til overtagelse i 2007/09

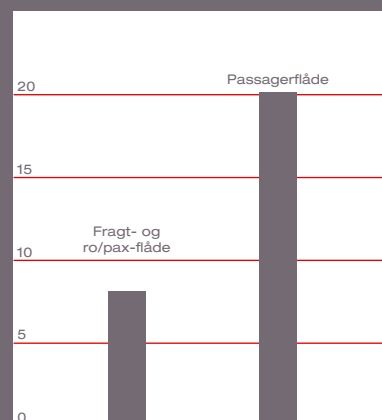
	Byggeår	BT	TEU ⁵⁾
Bodewes NB ¹⁾	2007	3.183	221
Bodewes NB ¹⁾	2008	3.183	221
Bodewes NB ¹⁾	2008	3.183	221
Bodewes NB ¹⁾	2009	3.183	221

Turistbåde

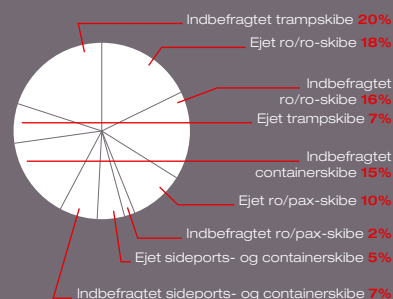
	Bådtype	Byggeår	Passagerer
Ole Lukøje	Restaurantbåd, overdækket	2000	132
Klods Hans	Restaurantbåd, overdækket	1998	132
H.C. Andersen	Overdækket	2004	150
Snedronningen	Overdækket	1995	144
Nattergalen	Overdækket	1994	144
Sommerfuglen	Åben	2005	168
Prinsessen på Ærten	Åben	2003	168
Tinsoldaten	Åben	2002	168
Moster	Åben	2001	168
Svinedrengen	Åben	1998	168
Fyrtøjet	Åben	1997	168
Skorstensfejeren	Åben	1996	168
Hyrinden	Åben	1996	168
Den Grimme Ælling	Åben	1992	168
Tommelise	Åben	1991	168
Den Lille Havfrue	Åben	1989	168

- 1) Indbefragtet tonnage (time charter)
- 2) Indbefragtet tonnage (bareboat)
- 3) Bortfragtet tonnage (bareboat)
- 4) Ro/pax: Kombineret ro/ro- og passagerskib
- 5) TEU: 20-fods containerenhed

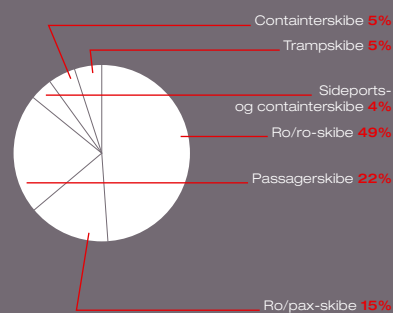
Ejet tonnage, gennemsnitlig alder Antal år



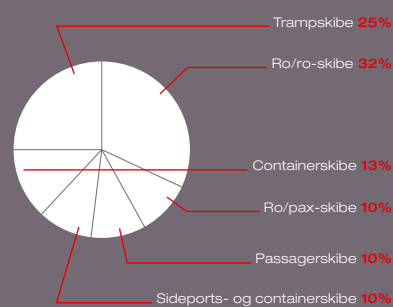
Frugt- og ro/pax-flådens ejerfordeling %



Flådesammensætning, bruttotons %



Flådesammensætning, antal skibe %



Ledelses- hverv

Bestyrelse

Ivar Samrén, bestyrelsesformand

Fødselsdato: 29. november 1938

Indtrådt i bestyrelsen: 18. april 2001

Genvalgt: Alle årene fra 2002 til 2006

Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Bestyrelsesmedlem: House of Business Partners (FM), Egmont Fonden (FM), Egmont International Holding A/S (FM) og to datterselskaber heri, Otto Mønsted Aktieselskab A/S, Van Leer Group Foundation NL (FM), Gate Gourmet USAS (FM), Crecor BV (FM), Oscar Jacobsen/Stenstrøms AB

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring, blandt andet som CEO for Magazijn de Bijenkorf BV, CEO for SAS Service Partner A/S og koncerndirektør i SAS Gruppen
- Bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber
- Servicevirksomhed

Vagn Sørensen, næstformand

Fødselsdato: 12. december 1959

Indtrådt i bestyrelsen: 20. april 2006

Genvalgt: -

Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Bestyrelsesmedlem: Codan A/S (FM), Select Service Partner Ltd. (FM), BTX Group A/S (FM), deSter NV (FM), TDC A/S (NFM), ST Global AG (NFM), Air Canada Inc., Braganza AS, SIMI-Fonden

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring, blandt andet som CEO for Austrian Airlines
- Bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber
- Luftfartsvirksomhed, herunder luftfragt

Nautisk chef Thomas Mørk, medarbejdervalgt

Fødselsdato: 11. november 1972

Indtrådt i bestyrelsen: 1. maj 2006

Genvalgt: -

Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Kaptajn Claus Arnhild, medarbejdervalgt

Fødselsdato: 26. oktober 1949

Indtrådt i bestyrelsen: 14. april 1999

Genvalgt: 2003

Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Direktør Anders Moberg, bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 21. marts 1950

Indtrådt i bestyrelsen: 11. april 2002

Niels Smedegaard

Søren Jespersen



Genvalgt: Alle årene fra 2003 til 2006
Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Bestyrelsesmedlem: Velux A/S, Husqvarna AB, Clas Ohlson AB (FM), ICA AB (NFM)

Øvrige ledelseshverv:
CEO for Royal Ahold NV

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring
- Bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber
- Detailhandel

Regnskabschef Jill Lauritzen Melby, bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 6. december 1958
Indtrådt i bestyrelsen: 18. april 2001
Genvalgt: Alle årene 2002 til 2006
Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Særlige kompetencer:

- Økonomistyring

Som følge af familiemæssige relationer til selskabets hovedaktionær, Vesterhavet A/S, betragtes Jill Lauritzen Melby ikke som uafhængig jævnfør anbefalingerne om Corporate Governance.

Afdelingsleder Ib Sørensen, medarbejdervalgt

Fødselsdato: 11. juli 1964
Indtrådt i bestyrelsen: 29. november 2001
Genvalgt: 2003
Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Adm. direktør Ingar Skaug, bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 28. september 1946
Indtrådt i bestyrelsen: 16. april 1998
Genvalgt: Alle årene 1999 til 2006
Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Bestyrelsesmedlem: Lauritzen A/S, Center for Creative Leadership, Wilh. Wilhelmsen ASA, Berg-Hansen Reisebureau AS

Øvrige ledelseshverv: CEO for Wilh. Wilhelmsen ASA

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring
- Bestyrelseserfaring fra internationale og børsnoterede selskaber
- Shipping og logistik
- Luftfart og servicevirksomhed

Koncerndirektør Lene Skole, bestyrelsesmedlem

Fødselsdato: 28. april 1959
Indtrådt i bestyrelsen: 20. april 2006
Genvalgt: -
Udløb af valgperiode: 28. marts 2007

Øvrige ledelseshverv:
Koncerndirektør i Coloplast A/S

Særlige kompetencer:

- International ledelseserfaring
- Finansiell styring

Direktion

Administrerende direktør Niels Smedegaard
Fødselsdato: 22. juni 1962

Direktør Christian Merrild
Fødselsdato: 9. oktober 1954

Direktør Søren Jespersen
Fødselsdato: 28. september 1957

Bestyrelsesmedlem: Elite Investment A/S

Direktionen indgår i bestyrelser for datterselskaber i Koncernen.

FM: FORMAND / NFM: NÆSTFORMAND

Christian Merrild

Ib Sørensen

Ivar Samrén

Lene Skole

Vagn Sørensen

Ole Frie

Jill Lauritzen Melby

Claus Arnhild

Thomas Mørk

Anders Moberg



Ingar Skaug var fraværende ved optagelse af foto.

Corporate Governance i DFDS

DFDS' selskabsledelse følger i al væsentlighed Københavns Fondsbørs' anbefalinger for god selskabsledelse, der med virkning fra og med regnskabsåret 2006 indgår som en del af oplysningsforpligtelserne for børsnoterede selskaber.

En fuld redegørelse om selskabsledelse i DFDS er tilgængelig fra www.dfds.com. De væsentligste forhold er beskrevet nedenfor i henhold til anbefalingernes otte hovedafsnit.

I. Aktionærernes rolle og samspil med selskabsledelsen

Kapital- og aktiestruktur

DFDS' vedtægter indeholder ingen stemmeretsbegrænsninger, idet hvert aktiebeløb på DKK 100 giver én stemme, og ingen aktionærer har således særlige rettigheder. Vedtægterne indeholder desuden ingen ejerskabsbegrænsninger.

Bestyrelsen vurderer løbende sammenhængen mellem kapitalstrukturen og dels selskabets kapitalomkostning, dels selskabets behov for økonomisk handlefrihed. Sådanne vurderinger foretages med afsæt i økonomiske rapporteringer og

særskilt i forbindelse med gennemførelse af større investeringer.

Målet for kapitalstrukturen er, at egenkapitalen skal udgøre 35-40% af de samlede aktiver. I perioder med større investeringer kan egenkapitalandelen reduceres til omkring 30%.

II. Interessenternes rolle og betydning for selskabet

Selskabets politik i relation til interessenterne

Et centralt styringsværktøj i DFDS er idégrundlag, mål og politikker, der blandt andet omfatter politikker for relationer til Koncernens interessenter samt omverdenen i øvrigt. Politikkerne omfatter også miljømæssige og sociale forhold.

Interessenternes rolle og interesser

Bestyrelsen drøfter løbende overensstemmelsen mellem de foreskrevne politikker og relationerne til interessenter og omverdenen, ligesom bestyrelsen løbende drøfter, om der er behov for at revidere Koncernens idégrundlag, mål og politikker i forhold til ændringer i omverdenen og organisationen.



III. Åbenhed og gennemsigtighed

Investor-relationen

DFDS' hjemmeside (www.dfds.com) indeholder en række investor-relaterede informationer, herunder om Corporate Governance.

DFDS har udarbejdet en Investor Relations-manual, der sammenfatter alle retningslinier og politikker knyttet til afgivelse af information til omverdenen og i særdeleshed til Københavns Fondsbørs og de finansielle markeder.

Hvert kvartal afholder DFDS et analytiker- og investormøde i forbindelse med udsendelse af kvartalsmeddelelser samt årsrapporten. Præsentationer fra disse møder er tilgængelige på DFDS' hjemmeside umiddelbart efter møderne. Herudover deltager DFDS' ledelse løbende i investormøder i Danmark og udlandet.

IV. Bestyrelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsens overordnede opgaver og ansvar

DFDS' forretningsorden for bestyrelsen foreskriver, at bestyrelsen og direktionen sammen forestår ledelsen af selskabet, herunder sørger for en forsvarlig organisation af selskabet.

Den daglige ledelse af selskabet varetages af direktionen i henhold til DFDS' forretningsorden for direktionen, der beskriver opgave- og arbejdsfordelingen mellem bestyrelsen og direktionen samt forretningsgange, bemyndigelser og instrukser mellem bestyrelsen og direktionen.

Bestyrelsen sikrer, at der hvert år udarbejdes en strategiplan og et budget samt måneds- og kvartalsrapporter.

Bestyrelsen ansætter selskabets direktion, og dispositioner af usædvanlig art eller stor betydning kan kun gennemføres af direktionen på grundlag af en særlig bemyndigelse fra bestyrelsen. Der afholdes regelmæssigt møder mellem bestyrelsens formandskab og direktionen.

V. Bestyrelsens sammensætning

Rekruttering og valg af bestyrelsesmedlemmer

Udvælgelse og indstilling af nye bestyrelsesmedlemmer initieres af formandskabet. Ved rekruttering af nye medlemmer lægges særlig vægt på blandt andet

generel ledelseserfaring fra børsnoterede virksomheder. Dertil kommer indsigt og erfaring med brancher relateret til DFDS' forretningsområder, hvilket omfatter shipping og logistik samt forbrugermarkedet. Andre væsentlige rekrutteringskriterier er økonomisk indsigt, herunder af kapitalintensiv virksomhedsdrift og erfaring med virksomhedskøb samt international ledelseserfaring. Dertil kommer overvejelser om kompetencefordelingen blandt medlemmerne og bestyrelsens aldersfordeling.

Oplysninger om de enkelte bestyrelsesmedlemmers særlige kompetencer findes på side 86-87.

Bestyrelsens samlede profil er karakteriseret ved en betydelig international ledelseserfaring. Der var i 2006 således tre udenlandske medlemmer af bestyrelsen, heraf to svenske medlemmer og et norsk medlem. Fem ud af de seks generalforsamlingsvalgte medlemmer har eller har haft ledende stillinger i førende udenlandske virksomheder.

VI. Bestyrelsens og direktionens vederlag

Vederlagspolitik

Udgangspunktet for vederlagspolitikken er, at aflønning af såvel ledelse som medarbejdere sker i henhold til indsats og resultater samt forholdene i sammenlignelige virksomheder.

For direktionen indebærer dette, at vederlaget er sammensat af grundløn, pension og firmabilordning. Hertil kommer en bonusordning og aktieoptionsordning. Bonusordningerne er baseret på både individuelle og fælles resultatmål. Bonusvederlaget kan maksimalt udgøre 19% af grundlønnen.

Bestyrelsen aflønnes med et fast årligt vederlag. Bestyrelsen er ikke omfattet af bonus- eller aktieoptionsordninger. Bestyrelsens vederlag fremlægges til godkendelse hvert år af generalforsamlingen.

Åbenhed om vederlag

Vederlaget for henholdsvis bestyrelsesformanden, næstformanden og bestyrelsesmedlemmer er oplyst i årsrapportens note 4.

Direktionens samlede vederlag er oplyst i årsrapportens note 4. Bestyrelsen vurderer på nuværende tidspunkt, at oplysning af individuelle direktionsmedlemmers vederlag og fratrædelsesordninger, som anbefalet i regelsættet for corporate governance, ikke er væsentlig for bedømmelsen af årsregnskabet.

Fratrædelsesordninger

Oplysninger om fratrædelsesordninger for direktionen er indeholdt i årsrapportens note 4.

Principper for etablering af incitamentsprogrammer

For direktionen, og indtil udgangen af 2004 for andre ledende medarbejdere, er der etableret aktieoptionsordninger. Ordningernes principper, retningslinier og omfang er nærmere beskrevet i note 17 på side 64 i årsrapporten, hvoraf det fremgår, at enkelte ordninger afviger fra anbefalingerne. Alle fremtidige ordninger vil blive etableret i overensstemmelse med anbefalingerne.

VII. Risikostyring

Identifikation af risici

Risici knyttet til DFDS' virksomhed identificeres løbende af ledelsen. Det tilstræbes at reducere finansielle og driftsmæssige risici ved afdækning gennem sikringsinstrumenter og sikkerhedspolitikker og -rutiner samt overholdelse af alle relevante regelsæt for DFDS' aktiviteter. Strategiske og forretningsmæssige risici vurderes løbende i forbindelse med det årlige strategiarbejde og den løbende rapportering samt særskilt i forbindelse med større investeringsprojekter.

VIII. Revision

Regnskabspraksis og regnskabsmæssige skøn

I forbindelse med aflæggelsen af årsregnskabet drøfter bestyrelsen sammen med revisor væsentlige områder inden for regnskabspraksis, herunder regnskabsmæssige skøn.

Definitioner og ordliste

Definitioner

Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	Resultat før af- og nedskrivning af materielle anlægsaktiver
Driftsresultat (EBITA)	Resultat efter af- og nedskrivning af materielle anlægsaktiver
Driftsmarginal	$\frac{\text{Driftsresultat (EBITA)}}{\text{Omsætning}} \times 100$
Driftsresultat efter skat (NOPAT)	Driftsresultat (EBITA) plus værdiregulering af goodwill/ negativ goodwill minus periodens betalbare skat justeret for skatteeffekten af finansiering, netto
Investeret kapital	Gennemsnitlig arbejdskapital (ikke-rentebærende kortfristede aktiver minus ikke-rentebærende kortfristede forpligtelser) plus immaterielle og materielle anlægsaktiver minus pensions- og jubilæumsforpligtelser samt andre hensatte forpligtelser
Afkast af investeret kapital (ROIC)	$\frac{\text{Driftsresultat efter skat (NOPAT)}}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital}} \times 100$
Beregnet kapitalomkostning (WACC)	Gennemsnitlig kapitalomkostningsprocent for egenkapital og gæld vægtet i forhold til kapitalstrukturen
Resultat til analyseformål	Årets resultat efter minoritetsinteresser eksklusive regulering af tidligere års skatter og tilbageførelsen af udskudt skat
Fri pengestrøm fra driften	Pengestrøm fra driftsaktivitet, netto eksklusive renteudgifter, netto minus pengestrøm fra investeringsaktivitet
Egenkapitalforrentning	$\frac{\text{Resultat til analyseformål}}{\text{Gennemsnitlig egenkapital eksklusive minoritetsinteresser}} \times 100$
Egenkapitalandel	$\frac{\text{Egenkapital ultimo året}}{\text{Aktiver i alt}} \times 100$
Resultat pr. aktie (EPS)	$\frac{\text{DFDS' andel af periodens resultat}}{\text{Vægtet gennemsnitligt antal aktier i omløb}}$
P/E-ratio	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Resultat pr. aktie (EPS)}}$
Udbytte pr. aktie	$\frac{\text{Årets udbytte}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$
Udbytte payout ratio	$\frac{\text{Årets udbytte}}{\text{Resultat til analyseformål}}$
Direkte afkast	$\frac{\text{Udbytte pr. aktie}}{\text{Aktiekurs ultimo året}}$
Indre værdi pr. aktie	$\frac{\text{Egenkapital eksklusive minoritetsinteresser ultimo året}}{\text{Antal aktier ultimo året}}$
Kurs/Indre værdi (K/I)	$\frac{\text{Aktiekurs ultimo året}}{\text{Indre værdi pr. aktie}}$

Ordliste

Divisioner: DFDS Seaways og DFDS Tor Line
Ikke-fordelte poster: Centrale omkostninger som ikke fordeles til divisionerne
Ro/ro: Roll on/Roll off: Skibstype hvor gods køres ombord og fra borde
Lo/lo: Lift on/Lift off: Skibstype hvor gods løftes på og af
Ro/Pax: Kombineret ro/ro-fragt- og passagerskib
Sideportsskibe: Skibstype der lastes/losses via skibets side
Lanemeter: En længdemeter i en banebredde på et skibsdæk
Space/charter: Leje af plads på et skibsdæk
Time/charter: Leje af skib med besætning for en kortere eller længere periode
Bareboat/charter: Leje af skib uden besætning for en kortere eller længere periode
Gate/gate: Sotransport inklusive havneterminalaktiviteter
Short-sea: Skibsfart mellem destinationer i et afgrænset geografisk område. Modsatningen hertil er deep-sea skibsfart, som sejler mellem kontinenter
Nordeuropa: Norden, Benelux, Storbritannien, Tyskland og de baltiske lande

Om DFDS' historie

DFDS blev grundlagt i 1866 ved en sammenslutning af datidens tre største danske dampskibsrederier på initiativ af C. F. Tietgen. Således blev DFDS' 140 års jubilæum fejret i 2006.

Fra begyndelsen var DFDS engageret i både inden- og udenrigsfart for såvel fragt som passagerer. Udgangspunktet for udenrigsfarten var Nordsøen og Østersøen og senere også Middelhavet. Ved slutningen af 1800-tallet etableredes ruter til USA og Sydamerika.

I takt med udbredelsen af godstransport til lands blev landbaserede speditiions- og logistikaktiviteter en del af DFDS' forretningsgrundlag, og i 60'erne udvikledes dør-til-dør-konceptet for fragt.

Passagerskibsfart mellem New York og Miami, baseret på et cruise ferry-koncept, blev indledt i 1982, men levede ikke op til forventningerne og afvikledes i 1983. I forlængelse heraf omstruktureredes DFDS og aktiviteterne i Middelhavet samt ruterne til USA og Sydamerika blev afhændet.

DFDS' geografiske fokusområde for skibsfarten har siden været Nordeuropa.

De landbaserede speditiions- 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 landtransportvirksomheder i Nordeuropa.

Med henblik på at fokusere DFDS' ressourcer omkring rederivirksomhed blev DFDS Dan Transport afhændet i 2000, og i januar 2001 blev en ny fokuseret rederistrategi udarbejdet.

Siden da er fragt- og passagerskibsfarten udviklet gennem egen vækst og flere virksomhedskøb. De vigtigste investeringer har været 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 fragt- og passagerrederi LISCO i 2001 og det norske fragtrederi Lys-Line i 2003. Denne opkøbsstrategi er siden fortsat suppleret med egen vækst genereret af blandt andet tonnageinvesteringer, hvoraf kontraheringen af seks ro/ro-nybygninger fra Flensborg Værft har haft en central betydning for de seneste års udvikling i DFDS.

DFDS fremstår i dag som et af Nordeuropas førende fragt- og passagerrederier.



DFDS A/S
Sundkrogsgade 11
2100 København Ø
Tlf. 33 42 33 42
Fax. 33 42 33 11
www.dfds.com
CVR 14 19 47 11

Adresser på DFDS' salgsselskaber,
lokationer og kontorer er tilgængelige på
DFDS' hjemmesider.