

Sund & Bælt Holding A/S

Årsrapport 2020



Dirigent: Charlotte Yun Linde

Godkendt på generalforsamlingen: 19. april 2021

Sund & Bælt Holding A/S, Vester Søgade 10, 1601 København V, CVR 15694688



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:

060012E50B951BA216105F1410F72020C

BEST-2109-1 Årsrapport SB Holding, marts 2021.pdf

Signers:

Name	Method	Date
Peter Frederiksen	NEMID	2021-03-24 14:45 GMT+1
Martin Duus Havellykke	NEMID	2021-03-24 14:45 GMT+1
Ruth Schade	NEMID	2021-03-24 14:47 GMT+1
Jens Villemoes	NEMID	2021-03-24 14:48 GMT+1
Jørn Tolstrup Rohde	NEMID	2021-03-24 14:53 GMT+1
Erik Skotting	NEMID	2021-03-24 14:54 GMT+1
Claus Flyng Baunkjær	NEMID	2021-03-24 14:58 GMT+1
Lene Holmgaard Lange	NEMID	2021-03-24 14:59 GMT+1
Walter Gustav Christophersen	NEMID	2021-03-24 15:03 GMT+1
John Michael Hannibal	NEMID	2021-03-24 15:03 GMT+1
Susanne Monferré	NEMID	2021-03-24 15:04 GMT+1
Christina Würtz	NEMID	2021-03-24 15:04 GMT+1
Claus Jensen	NEMID	2021-03-24 15:10 GMT+1
Anders Oldau Gjelstrup	NEMID	2021-03-24 15:14 GMT+1
Mikkel Haugård Hemmingsen	NEMID	2021-03-24 15:52 GMT+1
Jakob Lindberg	NEMID	2021-03-24 16:05 GMT+1

This document package contains:

- Front page (this page)
- The original document(s)
- The electronic signatures. These are not visible in the document, but are electronically integrated.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
160912c3b6610401181d3f1486f67c04c

THE SIGNED DOCUMENT FOLLOWS ON THE NEXT PAGE >

Indholdsfortegnelse

Året i hovedtræk	2
Forord	2
Resume for året 2020	4
Hovedposter i koncernresultatet, fordelt på koncernens selskaber	5
Hoved- og nøgletal for Sund & Bælt koncernen	6
Ledelsesberetning	7
Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold	7
Begivenheder efter balancedagen	15
Forventninger til 2021	15
Forretningsområder	17
Samfundsansvar	31
God selskabsledelse	34
Risikostyring og kontrolmiljø	35
Miljø og klima	36
Om Sund & Bælt Holding	39
Aktionærforhold	39
Koncernoversigt	39
Hovedaktivitet	39
Medarbejdere	40
Bestyrelse, direktion samt ledende medarbejdere	42
Regnskab	47
Noter	52
Påtegninger	109
Finansiell ordbog	112



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
467862C6661A4D161E1114264F16276D

Året i hovedtræk

Forord

Et udfordrende år med store milepæle og grønne initiativer

2020 har på flere måder været et ganske særligt år for vores forbindelser. Både på Storebæltsbroen og Øresundsbron har trafikken været påvirket af covid-19 pandemien, hvilket har betydet en markant lavere indtjening end forventet. På Storebæltsbroen faldt trafikken samlet med 15 pct., mens Øresundsbrons trafik var udfordret af flere lukninger af grænsen til Sverige og faldt med 39 pct. Personbiltrafikken blev ramt hårdt, mens lastbiltrafikken klarede sig langt bedre og var med til at sikre et tilfredsstillende resultat for koncernen for året.

Samtidig blev 2020 også året, hvor en særlig milepæl blev nået for den kommende forbindelse over Femern Bælt. Sidst på året fik vi den endelige godkendelse fra den tyske forbundsforvaltningsdomstol, som har afvist alle klager mod projektet i Tyskland. Dermed kunne arbejdet med Femern Bælt-tunnelen nu også gå i gang på tysk side. I Danmark begyndte det omfattende arbejde med tunnelelementfabrikken på Lolland 1. januar 2021, mens der allerede blev sat gang i aktiviteterne omkring arbejdshavnen i Rødby først på sommeren.

Når tunnelen står færdig i 2029 vil den være "state of the art" på flere måder. Her vil fra starten være indbygget intelligente løsninger, som sikrer en effektiv drift baseret på data og brug af kunstig intelligens. Samtidig bliver Femern Bælt-tunnelen det første mega-projekt herhjemme, som allerede i udbudsfasen vil stille krav til bæredygtige løsninger. Og når tunnelen står klar til brug, skal driften skal være CO₂-neutral. Tunnelen vil sammen med de opgraderede jernbaneanlæg over Sjælland fra Ringsted til Rødby bidrage til den grønne omstilling af transportsektoren og etablering af en grøn transportkorridor mellem Skandinavien og det centrale Europa med en fuldt elektrificeret jernbane og en direkte vejforbindelse.

En anden grøn gevinst fra det kommende Femern Bælt-byggeri vil være ideen om at genbruge den element-fabrik, som skal støbe de enorme elementer til sænketunnelen. Genbruges den til fremtidige infrastrukturprojekter, vil det betyde både god økonomi og et positivt klimaregnskab, ligesom fabrikken kan fastholde arbejdspladser lokalt på Lolland. Her er allerede fra politisk side nævnt projekter som en havnetunnel i København, og desuden kan genbrug komme på tale, hvis folketinget beslutter at gå videre med undersøgelser til en fast forbindelse over Kattegat efter afslutningen af de nuværende forundersøgelser, som Sund & Bælt udfører sammen med Vejdirektoratet og Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen.

I efteråret viste en ny vurdering fra Rambøll, at Storebæltsbroens levetid kan forlænges til det dobbelte og således stå i mere end 200 år på baggrund af vores indsats med optimeret vedligehold og udnyttelse af data, digitale værktøjer og kunstig intelligens. Det er der samtidig store klimagevinster ved, da vi alene for beton og stål sparer samfundet for op mod 750.000 tons CO₂ ved at fordoble levetiden.

Interessen for disse gevinster ses også i antallet af henvendelser til vores datterselskab, Partner A/S, som er i dialog med andre infrastrukturere, der har fokus på levetidsforlængelse som et redskab i klimaindsatsen. Her deler vi vores erfaringer og resultater, som også indgår i den digitale industriløsning, Maximo for Civil Infrastructure, vi lancerede i partnerskab med IBM tidligere på året. Målet er, at løsningen skal hjælpe infrastrukturere verden over med mere effektivt vedligehold og bedre sikkerhed for deres kunder, samtidig med de kan høste klimagevinsterne ved at anlæggene kan leve længere.

Også i driften af egne anlæg har vi fokus på bæredygtighed. Elbiler klarer nu al transport rundt på vores anlæg ved Storebælt og på Amager, og vi arbejdede i 2020 fortsat målrettet med naturudvikling på Sprogø, hvor veteraner bidrager til nye rutiner for naturpleje med mere vild natur og biodiversitet. Konsulenthuset MOE har i 2020 udarbejdet en rapport om naturens tilstand på Sprogø, der konkluderer, at vores naturpleje gennem de sidste 20 år har bidraget til en positiv udvikling af naturen. Vigtig viden, vi kan bringe videre til fremtidige infrastrukturprojekter som fx en Kattegatforbindelse.



Ved årsskiftet 2020/21 trådte et initiativ i kraft på Storebæltsbroen, som ligeledes vil bidrage til bæredygtig transport. Folketinget besluttede tidligere i 2020 at indføre grønne rabatter for den tunge trafik. Det betyder, at der fra 1. januar gives rabat til alle erhvervskøretøjer, der opfylder Euronorm 6, eller er en el- eller brintbil.

I juli 2020 blev der indført skærpede miljøkrav til kørsel med ældre diseldrevne lastbiler, busser og varebiler inden for miljøzoner i de største danske byer, og håndhævelse blev gjort digital. Den varetages fremover af Sund & Bælt og er baseret på vores teknologi til automatisk nummerpladeaflysning, som allerede benyttes i Storebælts betalingsanlæg og på den nye Frederikssundsforbindelse. Vi løser opgaven for Miljøstyrelsen.

BroBizz A/S indgik i løbet af året partnerskab med færgeoperatører i Norge for at styrke erhvervskundernes rabatmuligheder med bizz, og i Danmark indgik selskabet nyt samarbejde omkring nummerpladebetaling på færgeruten Hals-Egense og Egholm. Initiativer, der er med til at opfylde selskabets ambition om at være et konkurrencedygtigt, digitalt og effektivt selskab, som via stærke samarbejder og partnerskaber tilbyder betalingstjenester og services til kunder i Danmark og resten af Europa. BroBizz A/S har i årets løb haft stor succes med den nye service, nummerpladebetaling. På Storebæltsbroen blev der i juli sat rekord, da hele 21 pct. af det samlede antal ture blev betalt via nummerpladen.

På Storebæltsbroen har vi i årets løb også nået en milepæl i arbejdet med at opgradere sikkerheden for vores kunder og de medarbejdere, der arbejder på forbindelsen. Nye mobile autoværn er blevet monteret og testet hen over vinteren og står nu klar til at lede trafik over i modsat vejbane, hvis et uheld skulle lukke forbindelsen i én retning i længere tid. Vi forventer, de nye overledninger vil gøre en stor forskel for, hvor hurtigt vi kan åbne for trafikken igen, hvis den har været afbrudt.

2021 bliver et spændende år, hvor nye milepæle vil markere fremdriften i vores store projekter. Forhåbentligt vil en fortsat gradvis oplukning af samfundet også betyde, at trafikken over både Storebælt og Øresund kommer tilbage på tidligere niveau som et udtryk for en stigende vækst i samfundet. Vi vil gøre vores bedste for at bidrage til øget mobilitet og sikkerhed – til gavn for de rejsende og for en styrket, grøn mobilitet i Danmark og resten af Europa.

Peter Frederiksen
Bestyrelsesformand
Sund & Bælt Holding A/S

Mikkel Hemmingsen
Administrerende direktør
Sund & Bælt Holding A/S



Resume for året 2020

Trafik

Trafikken på begge broer har været hårdt ramt af covid-19 pandemien.

Vejtrafikken på Storebæltsbroen udgjorde 11,2 mio. køretøjer i 2020. Faldet i trafikken var på samlet 15,5 pct. i forhold til 2019, Udsvingene i personbiltrafikken har i 2020 afspejlet graden af restriktioner, eksempelvis faldt trafikken i marts på få dage med ca. 60 pct. Det samlede fald i trafikken for personbiler har for året udgjort 17,4 pct. Lastbiltrafikken er steget med 0,2 pct. og afspejler den brede indsats for at holde erhvervslivet i gang og sikre forsyningerne.

På Øresundsbron faldt den samlede biltrafik med 39,4 pct. i forhold til 2019, og der passerede i alt 4,6 mio. køretøjer på Øresundsbron i 2020. Også her var det personbiltrafikken, der blev hårdest ramt med fald på helt op til 70 pct. i perioder. For året faldt personbiltrafikken med 41,7 pct., mens lastbiltrafikken faldt marginalt med 0,6 pct.

Økonomi

Resultatet før dagsværdireguleringer og skat inkl. andel fra Øresundsbro Konsortiet I/S udgør et overskud på 1.812 mio. kr. og er dermed 511 mio. kr. lavere end i 2019.

Resultatet er primært påvirket af et fald i nettoomsætningen på 335 mio. kr. hovedsagligt som følge af covid-19 pandemien.

Dagsværdireguleringer udgør en udgift på 1.853 mio. kr. mod en udgift på 2.380 mio. kr. i 2019, hvilket i forhold til 2019 har en positiv effekt på årets resultat efter skat på 411 mio. kr.

Resultatet efter skat udgør et underskud på 123 mio. kr. mod et underskud på 48 mio. kr. i 2019.

Baseret på et foreslået udbytte fra A/S Storebælt forventes Sund & Bælt Holding A/S at udbetale et ekstraordinært udbytte på 1.378 mio. kr. i 2021.

Rentabilitet

For A/S Storebælt er tilbagebetalingstiden uændret 34 år, og gælden vil være tilbagebetalt i 2032. Tilbagebetalingstiden for A/S Øresund beregnes til at være 46 år, hvilket er et år kortere end sidste år, primært som følge af lavere forventede finansieringsomkostninger, mens endnu en udskydelse af udbyttebetalingen fra Øresundsbro Konsortiet I/S som konsekvens af EU-kommissionens annullering af statsstøttegodkendelsen trækker i modsat retning. Gælden vil herefter være tilbagebetalt i 2044. Tilbagebetalingstiden i Øresundsbro Konsortiet I/S udgør uændret højst 50 år, hvilket betyder, at gælden er tilbagebetalt senest i 2050.

Femern A/S offentliggjorde den 7. december 2020 en ny finansiel analyse af den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet (kyst til kyst-forbindelsen samt de danske landanlæg), som viser, at det samlede Femern Bælt-projekt kan være tilbagebetalt 28 år efter åbningen. Dette er en forbedring på otte år i forhold til den seneste finansielle analyse fra 2017.

En fast forbindelse over Kattegat

Sund & Bælt bistår sammen med Vejdirektoratet og Transportministeriet med en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat. Formålet er at tilvejebringe et bedre grundlag for en politisk drøftelse og eventuelt en principbeslutning om projektets videre forløb, herunder forhold om anlægsøkonomi, finansiering, organisering, trafik, miljø, anlægsteknik, samfundsøkonomi mv.



Hovedposter i koncernresultatet, fordelt på koncernens selskaber

Sund & Bælt Holding A/S

Hovedtal, mio. kr.	2020	2019
EBIT	-41	-33
Resultat før værdiregulering	1.563	1.569
Vej- og jernbaneanlæg	0	0
Rentebærende nettogæld	567	654
Egenkapital	975	786
Balancesum	1.770	1.856

A/S Øresund

Hovedtal, mio. kr.	2020	2019
EBIT	-226	-277
Resultat før værdiregulering	-385	-450
Vej- og jernbaneanlæg	4.677	4.825
Rentebærende nettogæld	11.169	11.018
Egenkapital	-6.709	-6.416
Balancesum	8.537	8.677

A/S Femern Landanlæg

Hovedtal, mio. kr.	2020	2019
EBIT	-3	-3
Resultat før værdiregulering	407	-3
Vej- og jernbaneanlæg	4.024	3.232
Rentebærende nettogæld	4.449	3.293
Egenkapital	-704	-130
Balancesum	8.320	6.139

BroBizz A/S

Hovedtal, mio. kr.	2020	2019
EBIT	0	1
Resultat før værdiregulering	0	1
Vej- og jernbaneanlæg	0	0
Rentebærende nettogæld	0	0
Egenkapital	123	123
Balancesum	543	543

Sund & Bælt Partner A/S

Hovedtal, mio. kr.	2020	2019
EBIT	0	0
Resultat før værdiregulering	0	0
Vej- og jernbaneanlæg	0	0
Rentebærende nettogæld	0	0
Egenkapital	11	11
Balancesum	13	13

A/S Storebælt

Hovedtal, mio. kr.	2020	2019
EBIT	2.007	2.347
Resultat før værdiregulering	1.832	2.182
Vej- og jernbaneanlæg	24.921	25.361
Rentebærende nettogæld	18.473	18.946
Egenkapital	3.914	4.007
Balancesum	27.765	28.263

Femern A/S

Hovedtal, mio. kr.	2020	2019
EBIT	-2	-1
Resultat før værdiregulering	0	0
Vej- og jernbaneanlæg	0	0
Rentebærende nettogæld	5.288	3.467
Egenkapital	-220	105
Balancesum	13.582	13.323

BroBizz Operatør A/S

Hovedtal, mio. kr.	2020	2019
EBIT	-2	-1
Resultat før værdiregulering	-2	-1
Vej- og jernbaneanlæg	0	0
Rentebærende nettogæld	0	0
Egenkapital	8	10
Balancesum	13	21



Ledelsesberetning

Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold

Økonomi

Årets resultat afspejler effekten af covid-19 pandemien og resultatet før finansielle værdireguleringer og skat inkl. andel fra Øresundsbro Konsortiet I/S udgør et overskud på 1.812 mio. kr. mod et overskud på 2.323 mio. kr. i 2019.

Omsætningen i koncernen er reduceret med godt 335 mio. kr. og udgør i alt 2.969 mio. kr. Omsætningen fra Storebælts vejforbindelse er faldet med 11,6 pct., svarende til 338 mio. kr., og udgør herefter 2.578 mio. kr. Faldet kan henføres til, at trafikken samlet set er faldet med 15,5 pct. sammenlignet med 2019. Jernbanevederlagene i A/S Øresund og A/S Storebælt er i alt faldet med 18 mio. kr., hvilket skyldes, at færre tog har passeret som følge af covid-19 pandemien og nedtrapningen af jernbanevederlag i A/S Øresund.

Andre eksterne omkostningerne udgør 335 mio. kr. og er faldet med 64 mio. kr. i forhold til 2019, hvilket skyldes dels tilbagebetaling af moms fra tidligere år på ca. 42 mio. kr., dels effekten af fortsatte effektiviseringer og besparelser knyttet til 3 primære strategiske fokusområder i form af digitalisering, indkøbsoptimering og procesoptimering.

Personaleomkostningerne er på niveau med sidste år.

Andre driftsindtægter udgør 63 mio. kr. i 2020 og er steget med 8 mio. kr. i forhold til 2019. Stigningen skyldes primært indtægter i form af honorar for forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat.

Af- og nedskrivningerne er steget med 13 mio. kr. i forhold til 2019 og udgør 811 mio. kr. Stigningen i afskrivninger kan henføres til ibrugtagning af ny software i 2020.

Nettorenteudgifterne er 9 mio. kr. lavere i 2020 sammenlignet med 2019 og udgør 330 mio. kr., hvilket skyldes gennemslaget af det fortsatte fald i markedsrenterne, dels lavere inflationsopskrivning.

Dagsværdireguleringer udgør (inkl. andel af reguleringer i Øresundsbro Konsortiet I/S) i 2020 en udgift på 1.853 mio. kr. mod en udgift på 2.380 mio. kr. i 2019. Værdireguleringerne består primært af en udgift vedrørende dagsværdireguleringer af de finansielle aktiver og passiver. Dagsværdireguleringer er en regnskabs-teknisk post, der ikke påvirker tilbagebetalingstiden for koncernens gæld, da gælden afdrages til nominel værdi.

Nettofinansieringsomkostningerne inkl. dagsværdiregulering (ekskl. reguleringer i Øresundsbro Konsortiet I/S) udgør en omkostning på 2.004 mio. kr. mod en omkostning på 2.504 mio. kr. i 2019.

Resultatandelen fra Øresundsbro Konsortiet I/S udgør en indtægt på 223 mio. kr., hvori er indeholdt negative dagsværdireguleringer på i alt 178 mio. kr. Resultatandelen før dagsværdireguleringer er således positiv med 401 mio. kr. og 240 mio. kr. lavere end i 2019. Resultatandelen er som følge af covid-19 pandemien påvirket af et fald i nettoomsætningen på knap 245 mio. kr., svarende til 24,3 pct.

Skat af årets resultat i koncernen udgør en udgift på 82 mio. kr.

Koncernens resultat efter skat udgør et underskud på 123 mio. kr.



Resultatpåvirkninger af værdireguleringer

Mio. kr.	Resultat- opgørelse iht. total- indkomst	Dagsværdi- regulering	Proforma resultat- opgørelse	Proforma resultat- opgørelse
			2020	2019
Resultat af primær drift (EBIT)	1.740		1.740	2.019
Finansielle poster ekskl. værdiregulering	-2.004	1.675	-329	-338
Resultat før andel af fællesledet virksomhed	-264		1.411	1.682
Resultat af fællesledet virksomhed	223	178	401	641
Resultat før dagsværdiregulering og skat	-41		1.812	2.323
Dagsværdiregulering		-1.853	-1.853	-2.380
Resultat før skat	-41		-41	-57
Skat	-82		-82	9
Årets resultat	-123		-123	-48

I delårsrapporten for 3. kvartal 2020 var forventningen til årets resultat før finansielle værdireguleringer og skat et overskud i intervallet 1.500-1.800 mio. kr. Det realiserede resultat før dagsværdireguleringer og skat på 1.812 mio. kr. realiseres dermed på niveau med forventningerne.

Årets investering i software følger koncernens strategi for digitalisering og udgør bl.a. udskiftning af IT- og ERP platform i store dele af koncernen, nyt betalingsanlæg samt digitaliseringsprojekter relateret til teknisk drift- og vedligehold.

Egenkapitalen i koncernen er pr. 31. december 2020 negativ med 4.528 mio. kr. På baggrund af de estimerede driftsresultater for datterselskaberne og koncernens udbyttepolitik forventes egenkapitalen i koncernen reetableret inden for ca. 5 år.

Sund & Bælt Holding A/S har i 2020 modtaget et udbytte på 1.600 mio. kr. fra A/S Storebælt og har efterfølgende i 2020 udbetalt et ekstraordinært udbytte på 1.360 mio. kr. til aktionæren.

Efter udlodning af det forventede ekstraordinære udbytte i 2021 på 1.378 mio. kr. til staten vil Sund & Bælt Holding A/S samlet have udloddet 9.821 mio. kr. til aktionæren. Af den samlede udlodning vedrører 9.000 mio. kr. medfinansieringen af den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra 2009 og ca. 821 mio. kr. vedrører medfinansieringen af udvidelsen af Fynske Motorvej.

De fremtidige driftsresultater er estimeret på grundlag af Transportministeriets fastlagte vederlag fra Bane-danmark for anvendelsen af jernbaneforbindelserne samt på grundlag af trafikprognoser for henholdsvis A/S Storebælt og Øresundsbro Konsortiet I/S. Sidstnævnte indregnes med 50 pct. svarende til ejerandelen.

Det skal bemærkes, at den danske stat i henhold til *Lov om Sund & Bælt Holding A/S* for A/S Storebælt og A/S Øresund, mod en garantiprovision på 0,15 pct., yder særskilt garanti for renter og afdrag samt andre løbende forpligtelser i forbindelse med selskabernes lånoptagelse. Herudover garanterer den danske stat uden særlig tilkendegivelse i det enkelte tilfælde for selskabernes øvrige økonomiske forpligtelser. Øresundsbro Konsortiet I/S' gæld garanteres solidarisk af den danske og den svenske stat.

Endvidere yder den danske stat i henhold til *Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark* for A/S Femern Landanlæg og Femern A/S, samt *Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark*, mod en garantiprovision på 0,15 pct., særskilt garanti for renter og afdrag samt andre løbende forpligtelser i forbindelse med selskabernes lånoptagelse. For Femern A/S udgør garantiprovisionen med virkning fra 1. januar 2019 2,0 pct. i henhold til den af EU-Kommissionen godkendte finansieringsmodel af 20. marts 2020. Herudover garanterer den danske stat uden særlig tilkendegivelse i det enkelte tilfælde for selskabernes øvrige økonomiske forpligtelser, som selskaberne har påtaget sig i forbindelse med anlæggelsen af anlægsprojektet.



Pengestrømme fra driften i koncernen udgør 2.201 mio. kr., hvilket er 678 mio. kr. lavere end i 2019. Det er ændringer i pengestrømme fra primær drift som følge af lavere omsætning samt ændringer i driftskapitalen, som har medført ændringen.

Pengestrømme til investering udgør 1.707 mio. kr., blandt andet som følge af investeringer i vej- og jernbaneanlæg på 3,0 mia. kr. samt salg af værdipapirer på 1,8 mia. kr.

Det frie cash flow fremkommer på basis af drift fratrukket anlægsinvesteringer og udgør 494 mio. kr. Frit cash flow udtrykker koncernens evne til at generere likviditet til finansiering af renter og afdrag på gældsforpligtelser.

Under finansieringsaktiviteter indgår lånoptagelse, afdrag, rentekomkostninger og betaling af udbytte. Pengestrømme fra finansieringsaktivitet udgør netto -458 mio. kr.

Samlet er koncernens likvider øget med 36 mio. kr., således at likvider ultimo 2020 udgør 555 mio. kr.

Trafik

Året 2020 var påvirket af covid-19. Dette gælder også trafikken på Storebælt, der faldt med 15,5 pct. sammenlignet med 2019. Samlet passerede 11.242.651 køretøjer Storebælt, hvilket svarer til en årsdøgntrafik på 30.718 køretøjer. Dermed lå trafikken lavere end de seks foregående år.

Udsvingene i personbiltrafikken i 2020 afspejler graden af restriktioner som følge af covid-19. I marts faldt trafikken på få dage med 60 pct., og den kom kun gradvist tilbage i løbet af foråret i takt med genåbningen af samfundet. Der blev sat månedsrekord i juli med 1.293.597 køretøjer over Storebælt, da mange holdt sommerferie i Danmark. En uge inde i september begyndte efterårets restriktioner, og i takt med stramningerne faldt personbiltrafikken igen og lå i ugen op til jul godt 30 pct. under 2019. For året som helhed er personbiltrafikken faldet med 17,4 pct. sammenlignet med 2019.

Covid-19 og kravene om afstand har især påvirket bustrafikken, der i 2020 samlet set faldt med 60 pct. sammenlignet med 2019. I april nåede trafikken ned på 7-8 busser i døgnet, og trafikken har i de mest restriktive perioder ligget 80-90 pct. under niveauet i 2019.

Lastbiltrafikken afspejler den brede indsats for at holde erhvervslivet i gang og sikre forsyningerne. Således faldt lastbiltrafikken i foråret kun med op til ca. 5 pct., mens trafikken siden september har ligget over niveauet for 2019. Samlet set steg lastbiltrafikken med 0,2 pct. i 2020 sammenlignet med 2019.

Etableringen af ekspresbaner i betalingsanlægget på Storebælt og den fortsatte udbredelse af betaling via nummerpladen har øget andelen af automatisk betaling til 79,6 pct. for året som helhed, hvilket er 3,6 pct.-point højere end 2019. Denne høje andel er med til at sikre en effektiv trafikafvikling selv ved trafikrekorder som i juli.



Trafikrekorder på Storebælt - top 5

År	Antal køretøjer pr. år.
2019	13.271.084
2018	13.029.955
2017	12.779.645
2016	12.437.748
2015	11.880.022

Trafik pr. døgn på Storebælt

	2020	2019	2018
Personbiler	26.522	32.094	31.508
Lastbiler	4.144	4.135	4.058
Busser	51	130	133
I alt	30.718	36.359	35.699

Årlig trafikudvikling i pct. på Storebælt

	2019- 2020	2018- 2019	2017- 2016
Personbiler	-17,4	1,8	1,7
Lastbiler	0,2	2,1	3,6
Busser	-60,4	-3,7	11,9
I alt	-15,5	1,8	2,0

**Kvartalsvis trafikudvikling i pct. på Storebælt i 2020
i forhold til samme kvartal i 2019**

	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Personbiler	-14,0	-36,6	-1,7	-16,6
Lastbiler	2,6	-3,3	-1,7	3,7
Busser	-31,0	-85,1	-46,5	-70,3
I alt	-11,9	-33,2	-1,9	-14,4



Finans

Hovedtemaet også på de finansielle markeder i 2020 har været covid-19 pandemien, der spredte sig fra Kina til resten af verden i løbet af 1. kvartal.

Samfundene blev lukket ned og ligeså blev den økonomiske vækst. Stort set alle lande i den industrialiserede verden etablerede hjælpepakker for at holde økonomierne flydende. Samtidig brugte centralbankerne alle til rådighed værende instrumenter for også at understøtte økonomierne og finansiere hjælpepakkerne. Såvel korte som lange renter er således faldet yderligere i forhold til 2019.

A/S Storebælt har nedbragt den rentebærende nettogæld med 473 mio. kr. i 2020, mens den i A/S Øresund steg med 151 mio. kr., i A/S Femern Landanlæg steg med 1.156 mio. kr. og i Femern A/S steg med 1.821 mio. kr.

Ved udgangen af 2020 udgjorde den rentebærende nettogæld 18.473 mio. kr. for A/S Storebælt, 11.169 mio. kr. for A/S Øresund, 4.449 mio. kr. for A/S Femern Landanlæg og 5.288 mio. kr. for Femern A/S.

Finansstrategi

Sund & Bælts målsætning er at føre en aktiv og samlet finansforvaltning, der minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyn til finansielle risici. Bl.a. minimeres de finansielle risici ved kun at have eksponering i DKK og EUR, mens optimering af låneporteføljen opnås ved brug af swaps og øvrige afledte finansielle instrumenter.

A/S Storebælt, A/S Øresund, A/S Femern Landanlæg og Femern A/S har gennem hele 2020 udelukkende optaget genudlån via Nationalbanken. Disse lån er fortsat meget attraktive sammenlignet med alternative fundingkilder.

Koncernens forsigtige strategi med hensyn til kreditrisiko har betydet, at selskaberne heller ikke i 2020 tabte penge på finansielle modparters konkurs.

Renteudgifterne har igen i 2020 været lavere end i året før, hvilket dels skyldes gennemslaget af det fortsatte fald i markedsrenterne, dels lavere inflationsopskrivning.

Varigheden på den nominelle gæld har i 2020 været nogenlunde konstant på et niveau på godt og vel 4 år i A/S Storebælt, 9 år i A/S Øresund, 22 år i A/S Femern Landanlæg og 38 år i Femern A/S.

A/S Storebælt – finansielle nøgletal 2020

	Mio. kr.	Pct. p.a.
Låntagning 2020	2.086	
- heraf genudlån	2.086	
Bruttogæld (dagsværdi)	21.199	
Nettogæld (dagsværdi)	20.021	
Rentebærende nettogæld	18.473	
Realrente (før værdiregulering)		0,40
Renteomkostninger	145	0,76
Værdiregulering	-100	-0,52
Samlet finansomkostning ¹⁾	45	0,24

¹⁾ Note: Beløbet er ekskl. garantiprovision, der udgør 28,6 mio. kr.



A/S Øresund – finansielle nøgletal 2020

	Mio. kr.	Pct. p.a.
Låntagning 2020	1.249	
- heraf genudlån	1.249	
Bruttogæld (dagsværdi)	13.900	
Nettogæld (dagsværdi)	12.999	
Rentebærende nettogæld	11.169	
Realrente (før værdiregulering)		0,90
Renteomkostninger	145	1,32
Værdiregulering	214	1,94
Samlet finansomkostning ¹⁾	359	3,26

¹⁾ Note: Beløbet er ekskl. garantiprovision, der udgør 16,4 mio. kr.

A/S Femern Landanlæg – finansielle nøgletal 2020

	Mio. kr.	Pct. p.a.
Låntagning 2020	3.034	
- heraf genudlån	3.034	
Samlet bruttogæld (dagsværdi)	8.290	
Nettogæld (dagsværdi)	6.346	
Rentebærende nettogæld	4.449	
Realrente (før værdiregulering)		-0,10
Renteomkostninger	11	0,29
Værdiregulering	1.147	29,86
Samlet finansomkostning ¹⁾	1.158	30,15

¹⁾ Note: Beløbet er ekskl. garantiprovision, der udgør 7.0 mio. kr.

Femern A/S – finansielle nøgletal 2020

	Mio. kr.	Pct. p.a.
Låntagning 2020	5.594	
- heraf genudlån	5.594	
Samlet bruttogæld (dagsværdi)	12.757	
Nettogæld (dagsværdi)	5.860	
Rentebærende nettogæld	5.288	
Realrente (før værdiregulering)		1,20
Renteomkostninger	64	1,56
Værdiregulering	435	10,14
Samlet finansomkostning ¹⁾	499	12,20

¹⁾ Note: Beløbet er ekskl. garantiprovision, der udgør 428,2 mio. kr.

Rentabilitet i A/S Storebælt

A/S Storebælt's gæld tilbagebetales ved hjælp af indtægterne fra vej- og jernbanetrafikken. I den langsigtede rentabilitetsberegning opgøres tilbagebetalingstiden på Finansministeriets langsigtede renteskøn for en 10-årig statsobligation fra august 2020 på den del af gælden, der ikke er renteafdækket, mens den del af gælden, der er renteafdækket, indgår med de faktisk aftalte rentevilkår.

Den politiske aftale af den 21. september 2017 om takstnedsættelsen på 25 pct. og forpligtigelsen til at medfinansiere udvidelsen af Fynske Motorvej med 2,1 mia. kr. (i 2017-priser) medførte, at tilbagebetalingstiden blev forlænget til 34 år, hvorved gælden forventes tilbagebetalt i 2032. I indeværende regnskabsår er tilbagebetalingstiden uændret 34 år.

Jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund blev nedsat i forbindelse med finanslovsaftalen for 2016. I A/S Storebælt afhænger indtægterne af den faktiske jernbanetrafik, og nedsættelse af jernbanebetalingen gav en reduktion i jernbaneindtægterne på 270 mio. kr. i 2016-priser.

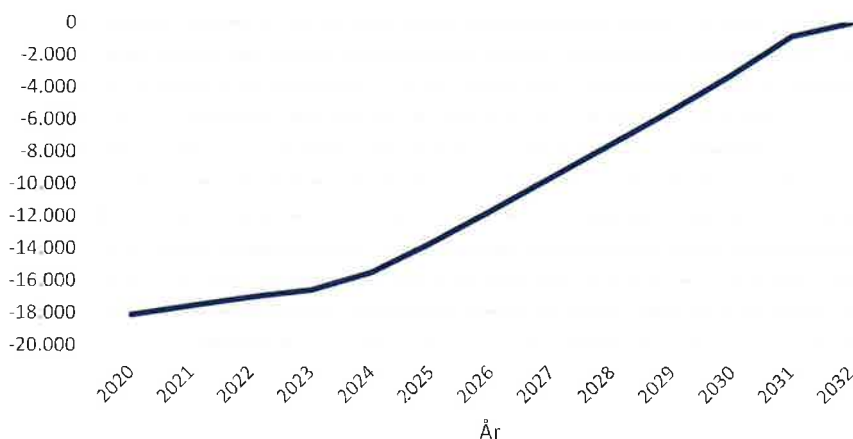
Medfinansiering af den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra den 29. januar 2009 indgår i opgørelsen af tilbagebetalingstiden, hvor selskabet udlodder udbytte til staten på 9,0 mia. kr. (i 2008-priser) frem til regnskabsåret 2022. Derudover indgår en forpligtigelse til den tidligere omtalte medfinansiering af Fynske Motorvej på 2,2 mia. kr. (i 2018-priser).

Efter udlodning af et forventet udbytte på 1.378 mio. kr. for regnskabsåret 2020 vil der samlet være udloddet 9.821 mio. kr. til aktionæren. Af den samlede udlodning vedrører 9.000 mio. kr. medfinansieringen af den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra 2009 og 821 mio. kr. vedrører medfinansieringen af udvidelsen af Fynske Motorvej. I dagens prisniveau udestår der ca. 1,6 mia. kr. vedrørende "En grøn transportpolitik" og ca. 1,4 mia. kr. vedrørende finansieringen af Fynske Motorvej.

De væsentligste usikkerheder i rentabilitetsberegningen vedrører den langsigtede trafikudvikling og skøn for renteudviklingen, der er baseret på Finansministeriets renteskøn for en 10-årig statsobligation

I 2021 forventes en positiv trafikvækst for personbiler svarende til en delvis indhentning af efterslæbet fra 2020 med nedgang i trafikken pga. covid-19 pandemien, mens lastbiler forventes at vækste med 0 pct. Trafikvæksten stiger gradvist mod et langsigtet niveau på 1,5 pct. for personbiler og 1,0 for lastbiler fra 2025. Driftsomkostninger er baseret på en forudsætning om en årlig effektivisering på 2 pct. p.a. frem til 2024, hvorefter de er forudsat at stige i takt med den almindelige inflation. Der er endvidere en vis usikkerhed knyttet til størrelse og tidsmæssig placering af reinvesteringer i jernbaneanlægget.

A/S Storebælt – forventet udvikling i gæld, mio. kr.



Rentabilitet i A/S Øresund

Investeringen i Øresundsforbindelsens landanlæg tilbagebetales, dels ved betaling fra Banedanmark for råderetten over Øresundsbanen, dels ved en udbyttebetaling fra Øresundsbro Konsortiet I/S, hvor A/S Øresund ejer 50 pct. I den langsigtede rentabilitetsberegning opgøres tilbagebetalingstiden på Finansministeriets langsigtede renteskøn for en 10-årig statsobligation fra august 2020 på den del af gælden, der ikke er rentefæddækket, mens den del af gælden, der er rentefæddækket, indgår med de faktisk aftalte rentevilkår.

Som konsekvens af finanslovsaftalen for 2016 nedtrappes jernbanebetalingen gradvist frem til 2024 og vil samlet set være nedsat med 200 mio. kr. i 2016-priser, når den er fuldt indfaset. Heri indgår også, at A/S Øresund er pålagt at inddække jernbanebetalingen til Øresundsbro Konsortiet I/S, som hidtil har været finansieret igennem finansloven.

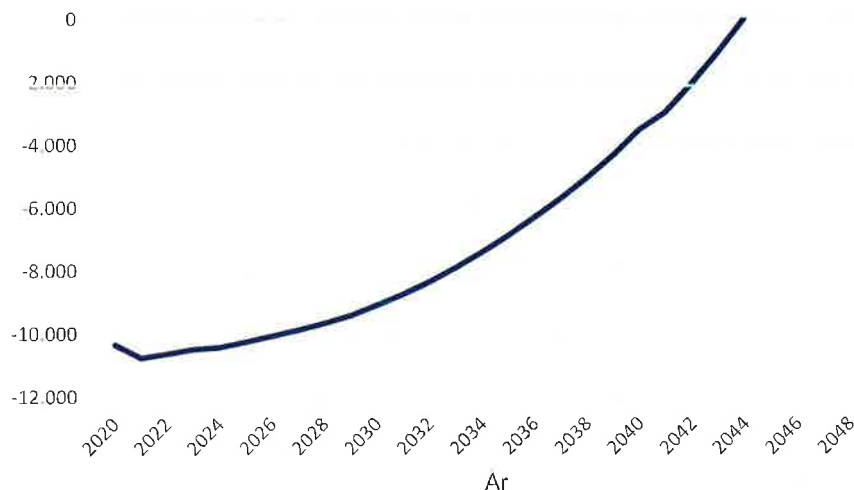
A/S Øresund vil som følge af sambeskatningen med koncernens øvrige selskaber opnå en likviditetsfordel. Denne fordel opnås, fordi sambeskatningen med A/S Storebælt indebærer, at A/S Storebælt umiddelbart kan udnytte de skattemæssige underskud i A/S Øresund mod at erlægge provenuet af den skattemæssige besparelse til A/S Øresund. A/S Øresund får dermed fremrykket anvendelsen af sine skattemæssige underskud i tid.

Tilbagebetalingstiden for A/S Øresund er beregnet til 46 år, hvilket er en reduktion på 1 år sammenholdt med sidste års regnskab. Det skyldes primært effekten af et lavere forventet renteskøn, der nu er baseret på Finansministeriets seneste langsigtede renteskøn. I modsat retning trækker udskydelsen af udbyttebetalingen fra Øresundsbro Konsortiet I/S som konsekvens af EU-Kommissionens annullering af statsstøttegodkendelsen samt en nedjustering af trafikindtægterne som konsekvens af covid-19 pandemien.

Beregningen af tilbagebetalingstiden er baseret på den i 2018 besluttede udbyttepolitik.

A/S Øresund er følsom over for ændringer i økonomien i Øresundsbro Konsortiet I/S, da det er her trafikindtægterne til afdrag på gælden kommer fra, og indirekte i A/S Storebælt via sambeskatningen.

A/S Øresund – forventet udvikling i gæld, mio. kr.



Se mere om tilbagebetalingstiden i Øresundsbro Konsortiet I/S på side 29.

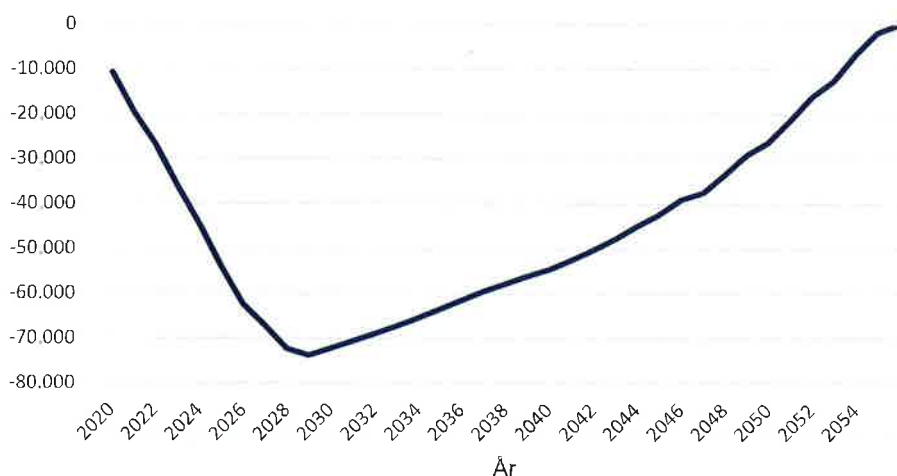


Rentabilitet i Femern Bælt-projektet

Femern A/S offentliggjorde den 7. december 2020 en ny finansiel analyse af den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet (kyst til kyst-forbindelsen samt de danske landanlæg). Opdateringen er sket med baggrund i EU-Kommissionens statsstøtteafgørelse af 20. marts 2020 om finansiering af Femern Bælt-forbindelsen.

Analysen viser, at det samlede Femern Bælt-projekt kan være tilbagebetalt 28 år efter åbningen, og det er en forbedring på otte år i forhold til den seneste finansielle analyse fra 2017. Det skyldes lavere finansieringsomkostninger, da Femern A/S kan opnå finansiering til en betydelig lavere realrente end oprindelig forudsat. Statsstøtteafgørelsen angår kyst til kyst-forbindelsen og indeholder betingelser om, at garantiperioden afgrænses til det 16. driftsår, at der indføres et loft over den samlede statsgaranterede gæld på 69,3 mia. kr., og at Femern A/S skal betale en garantiprovision på 2 pct.

Femern Bælt-projektet – forventet udvikling i gæld, mio. kr.



Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke efter balancedagen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten 2020.

Forventninger til 2021

Forventningerne til resultatet for 2021 – baseret på budgettet vedtaget i november 2020 – udgør et overskud før dagsværdireguleringer og skat i størrelsesordenen 1,8 - 2,0 mia. kr. I budgettet er indarbejdet en forventet effekt af den fortsatte nedlukning af arbejdspladser og landegrænser i de første måneder af 2021, men usikkerheden om varigheden og omfanget af restriktioner som følge af covid-19 pandemien og den efterfølgende genåbning af samfundet betyder, at der er stor usikkerhed knyttet til resultatet for 2021.

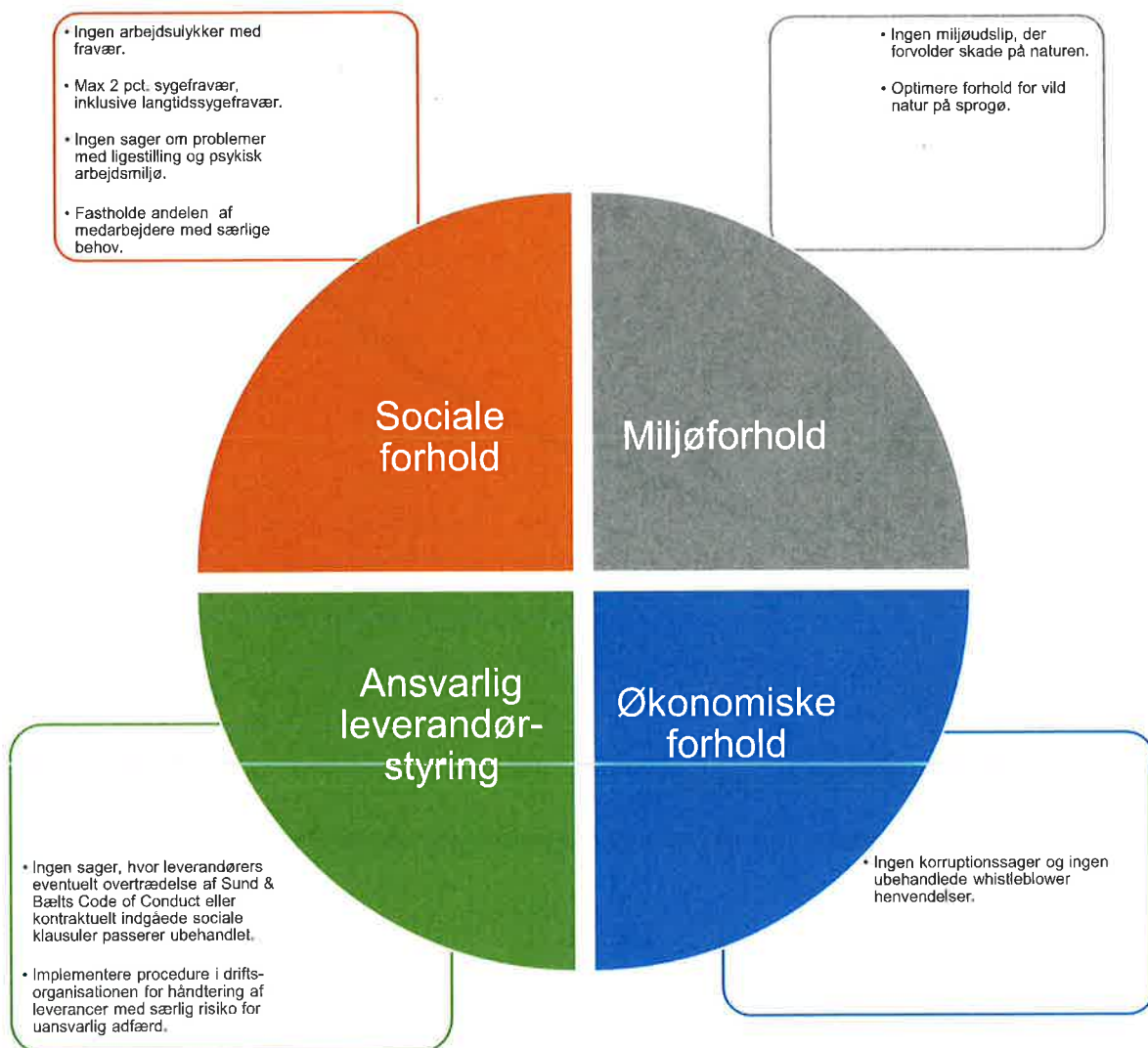
Usikkerheden er primært knyttet til trafikindtægterne fra vejforbindelserne over hhv. Storebælt og Øresund, mens usikkerheden knyttet til finansieringsomkostningerne vurderes at være begrænset, da det forventes, at renten og inflationen vil forblive på et lavt niveau igennem en længere periode.

I forhold til anlægsarbejderne i forbindelse med det samlede Femern-projekt er selskabet i fortsat dialog med entreprenørerne og selskabernes andre samarbejdspartnere for at begrænse eventuelle konsekvenser for de fysiske aktiviteter, der gennemføres på dansk og tysk side.



Mål for CSR-arbejdet i 2021

Nedenfor fremgår de CSR-mål, som koncernen arbejder med i 2021.



Læs mere om Sund & Bælts CSR-mål for 2021 på www.sundogbaelt.dk/samfundsansvar.



Forretningsområder

Vej

Storebælt - Vedligehold og reinvesteringer

Selskabet har en vedligeholdsstrategi, der er baseret på langsigtet lønsomhed, proaktivt forebyggende vedligehold af alle kritiske anlæg og størst mulig fremkommelighed, tilgængelighed og sikkerhed for trafikanterne. Vedligeholdelsesstrategiens betydning bliver mere tydelig i takt med, at infrastrukturanlægget ældes og slides, at ny teknologi muliggør optimeringer, og at nye miljøkrav kræver justeringer.

Det er nødvendigt i stigende omfang at gennemføre reinvesteringer på infrastrukturanlæggene, der er designet tilbage i slutningen af 80'erne og i begyndelsen af 90'erne, og som nu har været i drift i mere end 20 år.

Eksempler på større vedligeholdelsesopgaver og investeringsprojekter i 2020 er maling af østbroens brodrager og injiceringsopgaver tunnelen.

Sund & Bælt har opdateret sit asset management system, Maximo, til at kunne håndtere implementering af digitale værktøjer og analyse af de mange nye data. Projektet har krævet mange ressourcer fra hele driftsorganisationen, og med en dedikeret indsats er det lykkedes at udvikle en stærk asset management platform til gavn for den fremtidige digitale drift og samtidig skabe en løsning, der kan anvendes af tilsvarende infrastrukturselskaber rundt omkring i verden.

Arbejdet med at fremme sikkerhed og fremkommelighed på vejforbindelsen er fortsat i hele 2020. Arbejdet omfattede bl.a. etablering af fjernstyrbare overledninger fire steder på forbindelsen. De to første overledninger er etableret sidst i 2020, og de sidste to bliver monteret i starten af 2021. Ligeledes skal der etableres anlæg til at styre trafikken på forbindelsen i forbindelse med brug af overledningerne. Dette omfatter bl.a. montering af et antal bomme samt en række variable færdselstavler jævnt fordelt på hele forbindelsen. Endelig vil arbejdet med automatisk hændelsesdetektering og tiltag i forhold til vindfølsomme køretøjer fortsætte i 2021.

Trafikken på Øresundsmotorvejen

Trafikken på Øresundsmotorvejen var som i resten af landet præget af covid-19 pandemien; vi skal tilbage til 2006 for at finde tilsvarende lave trafiktal. Øresundsmotorvejen har dog fortsat en central rolle i udviklingen af Amager og er en uundværlig forbindelse mellem København og omverdenen via lufthavnen og Øresundsbron. Det spiller i høj grad ind på den daglige forvaltning af det kritiske infrastrukturanlæg.

Derfor er tilgængelighed, fremkommelighed og sikkerhed for trafikanterne altid i fokus, når der gennemføres vedligehold og reinvesteringer på denne vejstrækning. Det har været forsøgt at udnytte den mindre trafikintensitet til at gennemføre mere vedligeholdelse i dagtimerne, men trafikintensiteten har trods covid-19 pandemin været så høj, at det ikke har været muligt at spærre kørebaner i dagtimerne i større omfang.

Trafikken på Øresundsmotorvejen er i 2020 faldet med 28,5 pct. i forhold til 2019, svarende til 66.533 køretøjer i gennemsnit pr. døgn vest for Ørestad og 52.389 køretøjer pr. døgn øst for Ørestad. Lastbiltrafikken er dog kun faldet med 8,8 pct. på motorvejen.

Klimabeskyttelse på Amager

Ullerupdiget er afsluttet og giver nu en sikring mod en 1.000 års stormflodshændelse. Sund & Bælt har nedsat en interessent-gruppe, der ser på stormflodssikring af Kastrup Halvø, som i dag er det sted på Øresund Landanlæg, der har den laveste sikring mod stormflod.

Digitalisering og data

Sund & Bælt arbejder fortsat med at udvikle og effektivisere inspektionen af de store infrastrukturanlæg med droner, kameraer og sensorer. Der foregår en løbende udvikling af denne teknologi og de processer og procedurer, der anvendes til inspektion og vedligehold. Arbejdet vil sikre bedre og billigere inspektioner, etablering af objektive tilstandsvurderinger og længere levetid samt datagrundlag for etablering af "predictive" ved-



ligehold. Samlet set betyder implementering af digitale værktøjer en reduktion i vedligeholdelsesomkostningerne såvel som reduktion af CO₂-udledningen over tid som følge af forlængelse af levetiden på især beton- og stålkonstruktionerne.

Hovedtal, mio. kr.

Vej – Storebælt	2020	2019
Omsætning	2.578	2.916
Omkostninger	-211	-217
Afskrivninger	-238	-234
Resultat af primær drift (EBIT)	2.129	2.465
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	28	27
Resultat før finansielle værdireguleringer	2.157	2.492

Vej – Øresund	2020	2019
Omsætning	0	1
Omkostninger	20	-26
Afskrivninger	-31	-31
Resultat af primær drift (EBIT)	-11	-56
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	-52	-59
Resultat før finansielle værdireguleringer	-63	-115

I omkostningerne for vej – Øresund indgår der i 2020 en indtægt på 42 mio. kr. vedrørende moms som sel-skabet har modtaget retur. Omkostningerne ekskl. moms retur udgør 22 mio. kr.

Jernbane

Ny vedligeholdsaftale

Sund & Bælts største driftsaftale "Vedligehold af jernbanetekniske anlæg" blev udbudt i 2019, hvilket betød entreprenørskifte pr. 1. november. Aftalen dækker både Storebælt og Øresundsbanen og løber i fire år, hvor-efter den kan forlænges i op til fire år.

Storebælts jernbaneanlæg

Storebælts jernbaneanlæg omfatter ca. 25 km dobbeltsporet elektrificeret jernbane og inkluderer stationerne i Nyborg og Korsør.

Togtrafikken over Storebælt

Det samlede antal persontog på Storebælts jernbanestrækning i 2020 var 39.586 tog, hvilket er en stigning på ca. 7 pct. i forhold til 2019, hvor der kørte 37.103 persontog over forbindelsen. For godstogstrafikken blev det i 2020 til 8.779 tog svarende til en stigning på ca. 4 pct. sammenholdt med 2019, hvor der kørte 8.474 tog over forbindelsen.

Rettidighed

Rammevilkår for driftspåvirkning af tog på Storebælts jernbane var i 2020 fastlagt til maksimalt 576 forsin-kede tog. Ved årets udgang var der registreret 505 forsinkede tog, hvilket svarer til ca. 88 pct. af den kvote,



Sund & Bælt fik tildelt i 2020. Der er løbende foretaget analyser af de konstaterede fejl for at undgå gentagelser og styrke anlæggenes pålidelighed og opetid. Antallet af fejl i det aldrende sikringsanlæg vejede tungest i statistikken.

Øresundsbanen

Øresundsbanen omfatter dels en 18 km jernbanestrækning fra Københavns Hovedbanegård til og med Kastrup Station ved Københavns Lufthavn, dels en seks km godsbanestrækning fra Ny Ellebjerg til Kalvebodbroen.

Togtrafikken på Øresundsbanen

Det samlede antal persontog på Øresundsbanen i 2020 var 68.435 tog, hvilket er et fald på ca. 32 pct. i forhold til 2019, hvor der kørte 100.601 persontog på denne strækning. For godstogstrafikken blev det i 2020 til 7.300 tog svarende til en stigning på ca. 1 pct. sammenholdt med 2019, hvor der kørte 7.205 tog på Øresundsbanen. Det store fald i persontog forklares med de vanskeligheder covid-19 pandemien har medført for togtrafikken mellem København og Malmø.

Rettidighed

Rammevilkår for driftspåvirkning af tog på Øresundsbanen var i 2020 fastlagt til maksimalt 540 forsinkede tog. Ved årets udgang var der registreret 233 forsinkede tog, hvilket svarer til ca. 43 pct. af den kvote, Sund & Bælt har fået tildelt.

For at udvide kapaciteten på Øresundsbanen projekteres en ny station "Ny Kastrup Lufthavn Station" nord for den eksisterende Københavns Lufthavn Station med henblik på at etablere retningsdrift, så østgående tog kommer til at benytte de eksisterende perronanlæg og vestgående tog kommer til at benytte et nyt perronanlæg, der bliver beliggende ved de spor, der i dag primært benyttes til godstrafik.

Hovedtal, mio. kr.

Jernbane – Storebælt	2020	2019
Omsætning	295	292
Omkostninger	-108	-109
Afskrivninger	-287	-291
Resultat af primær drift (EBIT)	-100	-108
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	-200	-189
Resultat før finansielle værdireguleringer	-300	-296

Jernbane – Øresund	2020	2019
Omsætning	20	40
Omkostninger	-59	-73
Afskrivninger	-176	-192
Resultat af primær drift (EBIT)	-215	-225
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	-107	-114
Resultat før finansielle værdireguleringer	-322	-339



Havne og færgeruter

A/S Storebælt ejer fire færgehavne nord og syd for Storebæltsforbindelsen. Det drejer sig om Odden og Ebeltøft samt Spodsbjerg og Tårs.

Havnene drives på almindelige kommercielle vilkår, hvor havneindtægterne fra brugerne finansierer investeringer, drift og vedligehold. Molslinjen A/S varetager driften af de to færgeruter, der besejler de fire havne. Driften af færgeruten Spodsbjerg-Tårs kan ikke drives på kommercielle vilkår, og derfor varetages opgaven som operatør på ruten - efter udbud i 2016 - af Molslinjen A/S. A/S Storebælt dækker det løbende underskud på denne rute.

For begge ruter har effekterne af covid-19 pandemien påvirket trafikudviklingen væsentligt. Molslinjen A/S, der besejler Odden og Ebeltoft havne, har i 2020 haft et fald på 28,0 pct. i antallet af personbiler på ruten Odden-Aarhus sammenholdt med 2019. Imens har der på ruten Spodsbjerg-Tårs været et fald på 10,4 pct. for personbiler og en tilbagegang for lastbiler og busser på 5,1 pct.

Driftstilskuddet til Spodsbjerg-Tårs udgør 33 mio. kr. i 2020 mod 39 mio. kr. i 2019.

Hovedtal, mio. kr.

Havne	2020	2019
Omsætning	30	28
Omkostninger	-6	-5
Afskrivninger	-13	-14
Resultat af primær drift (EBIT)	11	9
Finansielle poster ekskl. Værdireguleringer	-2	-2
Resultat før finansielle værdireguleringer	9	6

Færger	2020	2019
Omsætning	0	0
Omkostninger	-33	-39
Afskrivninger	0	0
Resultat af primær drift (EBIT)	-33	-39
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	0	0
Resultat før finansielle værdireguleringer	-33	-39

Sund & Bælt Partner A/S

Sund & Bælt Partner A/S stiller på konkurrencemæssige vilkår viden til rådighed for andre infrastrukturejere i Danmark og resten af verden ved at tilbyde rådgivning, digitale værktøjer og unik viden om finansiering, anlæg, drift og vedligehold af store infrastrukturanlæg som broer, tunneler, jernbaner og motorveje.

Ydelserne er baseret på broelskabernes mere end 20 års erfaringer og viden sammen med digitale værktøjer, der er udviklet for at skabe forbedringer i effektivitet og kvalitet i driften af Sund & Bælt koncernens eksisterende anlæg. For at i større udstrækning at kunne dele viden end hidtil bliver den menneskelige know-how konverteret til digitale værktøjer og services. Vi har dermed gjort vidensdelingen skalerbar og tilgængelig for alle. Sund & Bælt Partner A/S indgår samarbejdsaftaler, der har til formål at udvikle metoder og services, som kan optimere driften for såvel Sund & Bælt Holding A/S' driftsselskaber som andre driftsoperatører rundt om i verden.

Sund & Bælt Partner A/S har i 2020 indgået en partnerskabsaftale med IBM om udvikling samt salg og markedsføring af en skræddersyet Asset Management platform, tilpasset behovet hos operatører af broer, tunneler, veje og jernbaner rundt om i verden. Potentialet og behovet vurderes til at være stort. Målet er, at samarbejdsaftalerne skal udmønte sig i konkrete digitale services og værktøjer og have en positiv effekt på omsætningen for 2021.

Hovedaktiviteten for generering af omsætning for selskabet har i 2020 været salg af finansforvaltningsydelser og trafikmodeller. Omsætningen herfra har været på niveau med omsætningen i 2019.

Hovedtal, mio. kr.

Sund & Bælt Partner	2020	2019
Omsætning	5	5
Omkostninger	-5	-5
Afskrivninger	0	0
Resultat af primær drift (EBIT)	0	0
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	0	0
Resultat før finansielle værdireguleringer	0	0

Sund & Bælt Partner A/S er et 100 pct. ejet datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S. Selskabet er ikke omfattet af statsgarantien.



Brobizz A/S

Brobizz A/S sikrer effektiv og digital brugerbetaling af infrastruktur, der styrker mobiliteten i Danmark og Europa. Vi gør det således nemt at være billist. Vi har fokus på at levere en god, effektiv og digital kundeoplevelse gennem et enkelt og velfungerende produkt, som vores kunder har tillid til. Vi har også et specielt fokus på at levere specielle services tilpasset transportvirksomheder med lastbiler.

Brobizz A/S udsteder identifikationsmidler i form af Bizz, Bizz til Europa og Nummerpladebetaling til brugerbetalt infrastruktur, færger, lufthavnsparkeering samt transportrelaterede tjenester. Brobizz A/S betjener såvel let trafik som tung trafik samt privat og erhvervskunder.

Brobizz A/S har solid erfaringer med betalingsløsninger på tværs af nationale grænser. Bizz virker i dag på betalingsveje, broer og færger i Danmark samt resten af Skandinavien og i Østrig. Endvidere anvendes Bizz-løsningen til lufthavnsparkeering i København og Billund.

Selskabets strategi er at være et konkurrencedygtigt, digitalt og effektivt selskab, som via stærke samarbejdsaftaler og partnerskaber tilbyder relevante tjenester og services til gavn for selskabets kunder og ejere.

I 2020 indgik Brobizz A/S bl.a. partnerskab med færgeoperatører i Norge, så erhvervskunder med lastbiler kan opnå gunstige rabataftaler via Bizz. Selskabet indgik også samarbejdsaftale med Ålborg Kommune omkring nummerpladebetaling på færgeruten Hals-Egense og Egholmfærgeren.

Via Bizz til Europa har erhvervskunder adgang til betalingsveje i 8 lande ud over Skandinavien. Dette via et samarbejde med TelePass S.p.A.

Brobizz A/S har i 2020 realiseret en omsætning på 91 mio. kr. svarende til et fald på 1 mio. kr. set i forhold til 2019. 2020 blev et udfordrende år for selskabet, hvor omsætningen har været lavere end forventet som følge af covid-19. Der er gennem hele året blevet arbejdet fokuseret med at tilpasse selskabets omkostningsniveau til den lavere aktivitet gennem bl.a. fremrykning af projekter med fokus på optimering.

Hovedtal, mio. kr.

Brobizz	2020	2019
Omsætning	91	92
Omkosninger	-73	-72
Afskrivninger	-18	-19
Resultat af primær drift (EBIT)	0	1
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	-0	-0
Resultat før finansielle værdireguleringer	0	1

Brobizz A/S er et 100 pct. ejet datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S. Brobizz A/S er ikke omfattet af statsgarantien.



BroBizz Operatør A/S

BroBizz Operatør A/S blev stiftet i 2017 overensstemmelse med Sund & Bælt koncernens lovgrundlag for på markedsvilkår at kunne byde på etablering, drift og vedligehold af elektroniske bompengesystemer. Ved etableringen af selskabet blev det muligt at nyttiggøre den store viden og erfaring om etablering og drift af betalingsanlæg, som er oparbejdet i Sund & Bælt koncernen i forbindelse med anlæg og drift af Storebæltsforbindelsen.

BroBizz Operatør A/S driver betalingsanlægget på Kronprinsesse Marys Bro i Frederikssund og har gjort det siden broens åbning 30. september 2019. For det sidste kvartal i 2020, hvor der er reelle sammenligningstal med 2019, ses en trafikstigning på knap 15 pct.

Antallet af registrerede Fjordpay kunder, som betaler via det lokale nummerplade abonnement, er steget i 2020 med hele 132 pct. Det skyldes, at de lokale kunder ser en gevinst ved at tilmelde sig det lokale abonnement, som kører helt automatisk og dermed gør det lettere at betale for passagen.

Trafikmængden er mindre påvirket af covid-19 pandemien end på det øvrige vejnet, hvilket kan skyldes mængden af lokal trafik og placeringen tæt på et sommerhusområde.

BroBizz Operatør A/S vil også kunne byde på andre fremtidige betalingsanlæg i forbindelse med etableringen af brugerfinansieret infrastruktur i Danmark, herunder andre betalingsopkrævningsløsninger såsom opkrævning ved køretøjsudstyr, kameraoptagelse af køretøjets nummerplade og lignende.

Hovedtal, mio. kr.

BroBizz Operatør	2020	2019
Omsætning	6	21
Omkostninger	-8	-22
Afskrivninger	0	0
Resultat af primær drift (EBIT)	-2	-1
Finansielle poster ekskl. Værdireguleringer	0	0
Resultat før finansielle værdireguleringer	-2	-1

BroBizz Operatør A/S er et 100 pct. ejet datterselskab af Brobizz A/S. Selskabet blev stiftet i 2017. BroBizz Operatør A/S er ikke dækket af statsgarantien.



Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Femern A/S har ansvaret for at projektere, anlægge og drive den faste forbindelse over Femern Bælt på vegne af den danske stat, herunder tilvejebringe grundlaget for myndighedsgodkendelsen af kyst til kyst-forbindelsen.

De overordnede rammer for selskabets arbejde følger af den traktat, der blev indgået i september 2008 mellem Danmark og Tyskland om planlægning, myndighedsgodkendelse, finansiering, etablering og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt mellem Rødbyhavn og Puttgarden.

I Tyskland er traktaten godkendt ved en lov vedtaget i Forbundsagen og Forbundsrådet i 2009, og i Danmark har Folketinget godkendt traktaten ved en projekteringslov "Lov om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg" i april 2009.

Den 28. april 2015 vedtog Folketinget "Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark". Anlægsloven er også den danske miljøgodkendelse af projektet.

Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er i anlægsloven 55,1 mia. kr. (2015-prisniveau). I den finansielle analyse af det samlede Femern Bælt-projekt, der blev fremlagt i december 2020, er anlægsbudgettet opgjort til 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau) inklusive reserver på 7,3 mia. kr. Dertil kommer en ekstra reserve på 2,5 mia. kr.

Myndighedsgodkendelse i Tyskland

Den 31. januar 2019 blev den tyske myndighedsgodkendelse af Femern Bælt-projektet udstedt. Dermed blev Femern Bælt-projektet både politisk og administrativt godkendt i Tyskland.

Myndighedsgodkendelsen blev påklaget til den tyske Forbundsforvaltningsdomstol i Leipzig, som behandlede klagerne mod myndighedsgodkendelsen i retsmøder ved Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig i perioden 22. september – 6. oktober 2020.

Den 3. november 2020 afgjorde Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig klagesagerne mod myndighedsgodkendelsen. Klagerne blev afvist efter en grundig retsproces, hvor godkendelsesmyndigheden og Femern A/S besvarede en bred vifte af spørgsmål fra domstolen foranlediget af klagerne. Det var første gang i nyere tid, at Forbundsforvaltningsdomstolen afviste alle klager mod en tysk myndighedsgodkendelse i første omgang.

Forbundsforvaltningsdomstolens afgørelse den 3. november 2020 er endelig. Den tyske myndighedsgodkendelse er retsgyldig, og byggeriet af Femern Bælt-tunnelen kan sættes i gang i Tyskland i 2021 i overensstemmelse med den overordnede tidsplan for Femern Bælt-projektet.

Det er afslutningen på et langt forløb, hvor Forbundsagen i Berlin, delstatsmyndighederne i Slesvig-Holsten og det tyske retssystem har godkendt Femern Bælt-projektet og fastlagt betingelserne for anlægsarbejdets gennemførelse.

I løbet af november 2020 iværksatte Femern A/S og delstatsmyndighederne i Slesvig-Holsten arbejdet med opfølgningen på domstolsafgørelsen i forhold til den videre anlægsproces på tysk side.

Forbundsforvaltningsdomstolens juridiske og faktuelle begrundelser for afgørelsen den 3. november 2020 forventes at foreligge primo 2021.

De store anlægskontrakter

Den 30. maj 2016 indgik Femern A/S fire store anlægskontrakter med de foretrukne entreprenører på anlægsbyggeriet af Femern Bælt-tunnelen. Kontrakterne blev underskrevet med en betingelse om, at anlægsarbejdet først igangsættes, når den endelige tyske myndighedsgodkendelse er opnået, eller når Transportministeriet har truffet afgørelse herom.



til 2020 var der samlet set optaget genudlån for 11.750 mio. kr. i hovedstole. Den samlede lånefinansiering ultimo 2020 udgør uændret nominelt 11.744 mio. kr., mens dagsværdien udgør 12.757 mio. kr.

Det overskydende låneprovenu er placeret i værdipapirer, der nominelt udgør 6.632 mio. kr., og som anvendes til finansiering i den kommende periode. Nettogælden udgør nominelt 4.902 mio. kr. og 5.860 mio. kr. opgjort til dagsværdi.

Hovedtal, mio. kr.

Femern	2020	2019
Omkostninger	-2	-1
Afskrivninger	0	0
Resultat af primær drift (EBIT)	-2	-1
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	0	0
Resultat før finansielle værdireguleringer	-2	-1

Læs mere om selskabets CSR-politik og samfundsansvar på: www.femern.com/da/About-us/CSR

Femern A/S er et 100 pct. ejet datterselskab af A/S Femern Landanlæg. Selskabet er omfattet af statsgarantien.



A/S Femern Landanlæg

A/S Femern Landanlæg er etableret med henblik på at varetage ejerskabet og finansieringen af de danske landanlæg i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt. Med vedtagelsen af *Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark* i april 2015 blev A/S Femern Landanlæg bemyndiget til at anlægge og drive de danske landanlæg i tilknytning til en fast forbindelse over Femern Bælt. Ved udstedelsen af bekendtgørelse om delegation af visse opgaver og beføjelser ved anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark 17. september 2015 blev bygherreopgaven med udbygning og opgradering af jernbaneanlægget overdraget til Banedanmark. Opgradering og udbygning af de danske vejanlæg har Vejdirektoratet som bygherre. A/S Femern Landanlæg har fortsat ansvaret for ejerskabet og finansieringen af de danske landanlæg.

Den overordnede tidsplan for de danske landanlæg indebærer, at den såkaldte Fase 1, der omfatter udbygning og opgradering af jernbaneanlæggene fra Ringsted til Nykøbing F færdiggøres i 2021 – bortset fra elektrificering, der skal være færdig i 2024. Alle store anlægskontrakter vedrørende arbejdet mellem Ringsted og Nykøbing F er indgået og igangsat, og visse er afsluttet. I 2020 er den anden af i alt tre store sporspærringer på strækningen gennemført, så alle broer nu er klar til at blive taget i brug. Heraf har færdiggørelse af den nye Masnedsundbro været den største opgave, og desuden er fire ud af seks stationer færdiggjort; 90 pct. af anlægsarbejderne udført og 80 pct. af sporarbejderne udført.

I 2020 er der politisk givet tilladelse til igangsætning af projektering samt anlægsforberedende arbejder vedrørende Fase 2, der omfatter den resterende del af jernbaneanlæggene fra Nykøbing F til kyst til kyst-forbindelsen med grænseflade ved den nye station, Holeby.

Der blev ultimo 2019 gennemført en uafhængig kvalitetssikring af anlægsbudgettet for Femern Landanlæg. Som en del af rapporten er udarbejdet et såkaldt Estimate-at-Completion (EAC) prognose. EAC er baseret på allerede afholdte omkostninger tillagt planlagte kommende omkostninger samt et risikotillæg. Det vurderes fortsat, at EAC med 80 pct. sandsynlighed ikke vil overstige budgetrammen på 9,5 mia. kr. Banedanmark og A/S Femern Landanlæg har på baggrund af rapportens anbefalinger igangsat en række initiativer, der aktivt understøtter økonomistyringen af projektet.

A/S Femern Landanlæg har i efteråret 2020 sikret sig støtte fra EU til Femern Bælt-projektet på op til 29 mio. kr. til Fase 2 af opgraderingen på de danske jernbaneanlæg mellem Nykøbing F og Holeby. Støtten tildeles konkret til Design og Projektering af Fase 2 og udgør op til 50 pct. af de estimerede design- og projekteringsomkostninger.

Selskabets aktiverede anlægsomkostninger udgør ved udgangen af 2020 i alt 4.024 mio. kr. Beløbet sammensættes af projektomkostninger på 4.966 mio. kr., modregnet EU-tilskud på 942 mio. kr.

Årets resultat før finansielle værdireguleringer udgør et overskud på 408 mio. kr. mod et underskud på 3 mio. kr. i 2019. Ændringen omfatter garantiprovision på 411 mio. kr. modtaget fra Femern A/S for perioden 1. januar 2019 - 31. december 2020 og er en konsekvens af afgørelsen fra EU-Kommissionen i statsstøttesagen.

Hovedtal, mio. kr.

Femern Landanlæg	2020	2019
Omkostninger	-3	-3
Afskrivninger	0	0
Resultat af primær drift (EBIT)	-3	-3
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	411	0
Resultat før finansielle værdireguleringer	408	-3

A/S Femern Landanlæg er et 100 pct. ejet datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S. Selskabet er omfattet af statsgarantien.



Øresundsbro Konsortiet I/S

I 2020 fik Øresundsbro Konsortiet I/S et overskud før værdiregulering på 801 mio. kr., hvilket i forhold til sidste år er et fald på 480 mio. kr. Føringelsen af resultatet hidrører fra et kraftigt fald i vejindtægterne som følge af covid-19 pandemien.

Skærpede indrejseregler i form af øget grænsekontrol og indrejseforbud til Sverige ultimo året, øget hjemmearbejde og udeblevne fritidsrejser har medført, at vejindtægterne faldt med ca. 490 mio. kr. i forhold til 2019 og dermed udgør 985 mio. kr.

Den samlede biltrafik faldt med 39,4 pct. i forhold til 2019. I gennemsnit kørte 12.537 køretøjer over Øresundsbron pr. dag, og der passerede i alt 4,6 mio. køretøjer på broen i 2020. I marts og april faldt den samlede trafik mest – omkring 60-70 pct. i forhold til samme periode sidste år. Fra midten af maj begyndte trafikken langsomt at stige igen, og opsvinget fortsatte i sensommeren, hvor de skærpede indrejsereglerne delvist blev lempet. Men som følge af øget smittespredning og nye restriktioner faldt trafikken igen i efteråret.

Lastbiltrafikken har været meget stabil under hele pandemien og faldt marginalt med 0,6 pct. i forhold til 2019. Markedsandelen for lastbiltrafikken over Øresund udgør 58,7 pct.

Personbiltrafikken blev derimod påvirket kraftigt og faldt med 41,7 pct. i forhold til 2019. Pendler-trafikken faldt med 26,8 pct., erhvervstrafikken faldt med 48,5 pct., og fritidstrafikken faldt med 44,0 pct. Markedsandelen for personbiler over Øresund udgør 85,3 pct.

I løbet af året rejste 4,6 millioner togpassagerer på Øresundsbron ifølge en foreløbig beregning af Øresundsbron. Det kan sammenlignes med 12,2 millioner togpassagerer i 2019.

EBIT udgør et overskud på 923 mio. kr., hvilket er en reduktion på ca. 540 mio. kr. i forhold til 2019.

Årets renteudgifter udgør 122 mio. kr. og er 58 mio. kr. lavere end i 2019, hvilket primært skyldes, at inflationen i Danmark og Sverige har været lavere end i 2019.

Efter udgiftsførsel af dagsværdireguleringer på 355 mio. kr. udgør årets resultat et overskud på 446 mio. kr.

Egenkapitalen er pr. 31. december 2020 positiv med 3.087 mio. kr.

Tilbagebetalingstiden udgør uændret højst 50 år fra åbningen i 2000, og dermed vil Øresundsbron være tilbagebetalt senest i 2050.

I 2013 indgav tidligere HH Ferries m.fl. en klage til EU-Kommissionen med påstand om, at de dansk/svenske statsgarantier for Øresundsbro Konsortiets I/S' lån mv. er ulovlige i henhold til EU's statsstøtteregler. I oktober 2015 afgjorde EU-Kommissionen, at garantiene er omfattet af statsstøttereglerne, og at de er i overensstemmelse med disse regler. Tidligere HH Ferries m.fl. indbragte dette for EU-retten, som traf sin afgørelse den 19. september 2018, hvilket medførte en annullering af EU-Kommissionens afgørelse fra 2015. Dommen siger ikke noget om, hvorvidt statsstøtten var ulovlig eller ej, men udelukkende, at EU-Kommissionen har begået en række procedurefejl. EU-Kommissionen indleder herefter en "formel undersøgelsesprocedure", hvor man forventede en afgørelse i 2020. Dette blev dog ikke tilfældet – bl.a. pga. covid-19 pandemien – og det er pt. uvist, hvornår en ny afgørelse foreligger.

Øresundsbro Konsortiet I/S udgiver en selvstændig rapport om samfundsansvar og bæredygtig udvikling, som findes under: www.oresundsbron.com/da/info/csr-politik?q=samfundsansvar

Yderligere detaljer findes i Øresundsbro Konsortiet I/S' årsrapport eller på www.oresundsbron.com

Sund & Bælt Holding A/S ejer gennem A/S Øresund 50 pct. af Øresundsbro Konsortiet I/S, der står for driften af Øresundsbron.



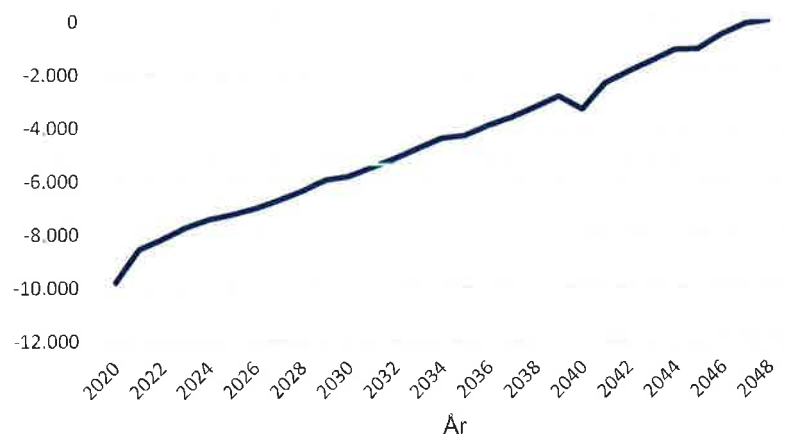
Hovedtal, mio. kr.

Øresundsbro Konsortiet I/S	2020	2019
Omsætning	1.522	2.011
Omkostninger	-251	-261
Afskrivninger	-348	-290
Resultat af primær drift (EBIT)	923	1.460
Finansielle poster ekskl. værdireguleringer	-122	-179
Resultat før finansielle værdireguleringer	801	1.281
Finansielle værdireguleringer	-355	-426
Årets resultat	446	855
Koncernens resultatandel	223	427

Trafikudvikling i pct.

	2020	2019	2018
Øresundsbron	-39,4	-0,7	-0,4

Øresundsbro Konsortiet I/S - Forventet udvikling i gæld, mio. kr.



Samfundsansvar

Sund & Bælt bidrager til at skabe vækst og sammenhængskraft i Danmark ved at drive en ansvarlig virksomhed. Målet er at binde mennesker og regioner sammen på en måde, som balancerer hensyn til økonomi, mennesker og miljø i den daglige drift. Sikker og effektiv trafikafvikling er fundamentet for koncernen, ligesom sikkerhed for både kunder og medarbejdere er i højsædet. CSR er dermed ikke en isoleret aktivitet, men en grundholdning, der er integreret i det daglige arbejde.

Femern Bælt-anlægsprojektet har en ambitiøs CSR-politik, som er implementeret for anlægsfasens aktiviteter og for en uddybning henvises til årsrapport 2020 for Femern A/S. Skal en særlig indsats fremhæves, kan det nævnes, at der i 2020 blev udsendt et arbejdspapir for Femern tunnel-projektet til en klimastrategi, der sætter klimamål for projektet og den færdige tunnel, der efter planen skal gå i drift i 2029.

Sund & Bælt har tilsluttet sig FN's Global Compact og er gennem medlemskabet forpligtet til at respektere, efterleve og arbejde med 10 principper. Dette gør Sund & Bælt ved hjælp af en CSR-politik og en risikovurdering med tilhørende aktiviteter.

CSR-politikken omfatter:

- Social ansvarlighed, herunder respekt for menneskerettigheder og fremme af ligestilling
- Miljømæssig ansvarlighed, herunder minimering af klimapåvirkninger, naturbeskyttelse og bæredygtigt ressourceforbrug
- Økonomisk ansvarlighed, herunder antikorruption og åbenhed

Nærværende afsnit samt afsnittene *Mål for CSR-arbejdet 2020*, *"Miljø og klima"*, *"God selskabsledelse"* og *"Medarbejdere"* udgør den lovpligtige redegørelse for samfundsansvar og kønsmæssig sammensætning, jf. ÅRL § 99a og § 99b.

Social ansvarlighed

Arbejdet med social ansvarlighed, herunder menneskerettigheder som ligestilling og ikke-diskrimination, personlig sikkerhed og gunstige arbejdsvilkår, er beskrevet i nærværende afsnit samt afsnittene *"Miljø og klima"* og *"Medarbejdere"*.

Miljømæssig ansvarlighed

Arbejdet med miljømæssig ansvarlighed, herunder også klimapåvirkningen i form af energiforbrug, er beskrevet i nærværende afsnit samt i afsnit om *"Miljø og klima"*.

Økonomisk ansvarlighed

Arbejdet med økonomisk ansvarlighed er beskrevet i nærværende afsnit samt i afsnittet *"God selskabsledelse"*.

Det vurderes, at den væsentligste risiko for korruption kan henføres til indkøb. For at imødegå dette foreligger der detaljerede retningslinjer for medarbejdernes modtagelse af gaver, personlige eller nære relationers økonomiske interesser, politiske donationer og sponsorater. Vi arbejder desuden bl.a. med anti-korruption og åbenhed ved at have en whistleblower-ordning, prioritere aktindsigtsanmodninger højt og have nul-tolerancemål omkring korruptionssager og klagesager fra myndigheder.

Læs mere om Sund & Bælts samfundsansvar på www.sundogbaelt.dk/samfundsansvar



CSR-mål og resultater

Stort set alle mål for 2020 er indfriet, se nedenfor for uddybninger samt figur på næste side.

Sociale forhold

Vi har ikke øget, men dog fastholdt andelen af medarbejdere med særlige behov i 2020. Især har Sund & Bælt fokus på at give veteraner mulighed for at komme tilbage på arbejdsmarkedet.

Vi har også fastholdt vores lave niveau for sygefravær fra tidligere år, og i 2020 lå det på 1,2 pct.

Sund & Bælt besluttede kort efter nedlukningen i marts 2020 at støtte bekæmpelsen af covid-19 ved at give knap 1.000 passager over Storebælt til transport af materialer, der skulle anvendes til produktionen af håndsprit.

Selskabets CSR-politik omfatter bl.a. respekt for menneskerettigheder. Den største risiko i forhold til menneskers liv og helbred knytter sig til vores egne medarbejdere samt vores entreprenører, når de arbejder på Sund & Bælts forskellige anlæg. Dette arbejde omfatter særlig risiko i forbindelse med tog i høj hastighed, motorvejstrafik og arbejde i højden. Hvordan vi arbejder med at minimere denne risiko er beskrevet nærmere i afsnittet om "Miljø og klima".

I det fortsatte arbejde med at sikre respekt for menneskerettigheder, fortsættes med at styrke leverandørstyring, hvor der er særlig fokus på menneskerettigheder. Se mere nedenfor i afsnit om ansvarlig leverandørstyring.

Miljøforhold

Alle biler i driften er nu elbiler, og der er også opsat ladestandere til medarbejdere, der kører i elbiler.

Vi har i 2020 haft meget fokus på naturudviklingen på Sprogø, og her hjælper veteranerne med at implementere nye rutiner for naturpleje, der giver mere vild natur: Fx slå mindre græs og lade haveaffald og døde træer ligge.

Økonomiske forhold

Der har heller ikke i 2020 været korruptionssager eller sager om besvigelser. Der har været en fejlindmelding i whistleblower-systemet vedrørende kundefølgning, men ellers ingen whistleblowersager.

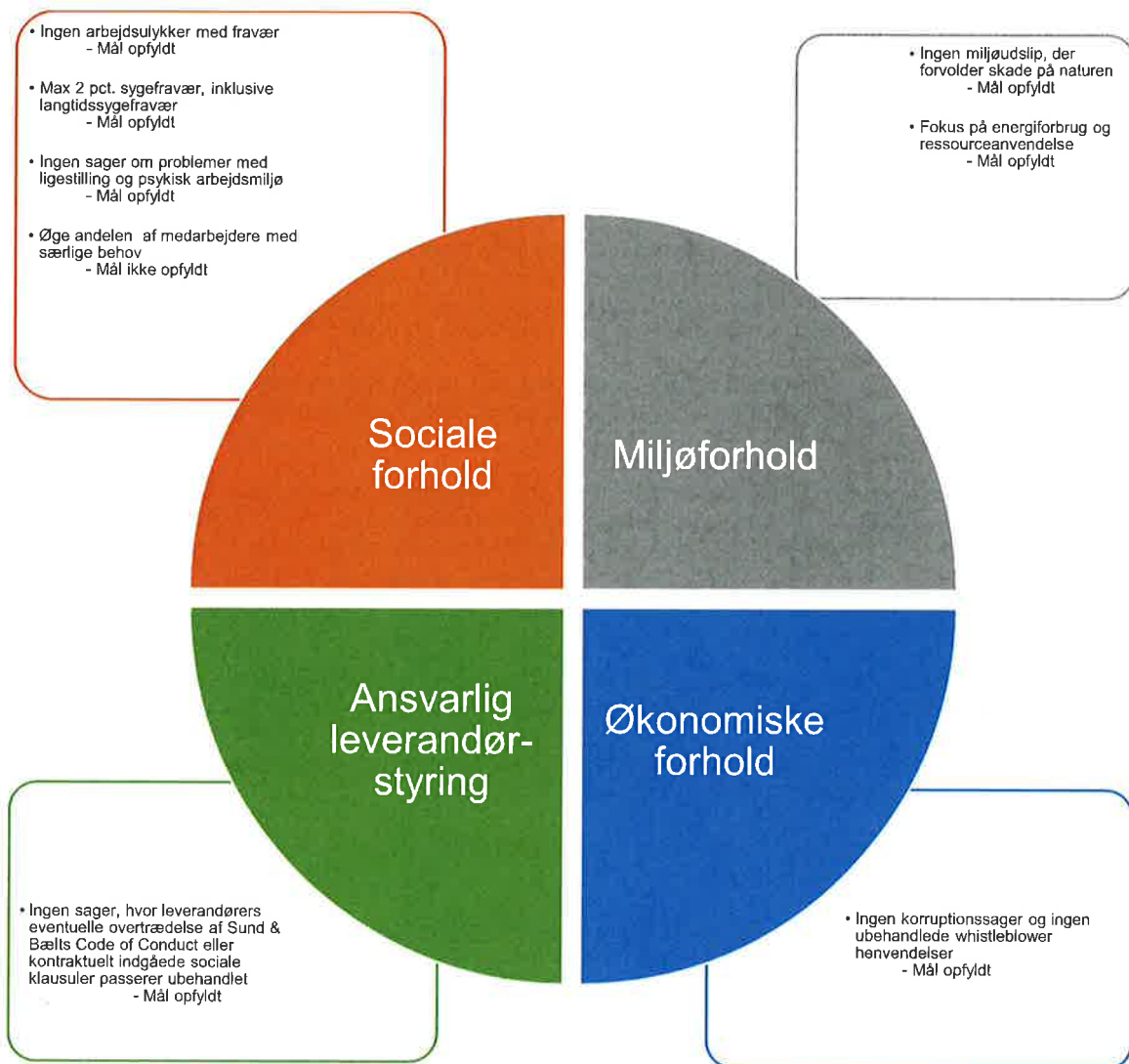
Ansvarlig leverandørstyring

Vi har i 2020 ikke haft sager med overtrædelse af hverken vores Code of Conduct eller af sociale klausuler.

I 2021 vil vi implementere en procedure i driftsorganisationen, der sætter særlig fokus på leverancer, hvor der kan være en risiko for uansvarlig adfærd på det sociale, miljømæssige eller økonomiske område, hvor disse leverandører vil skulle redegøre for, hvordan de sikrer sig mod forhold som tvangsarbejde, diskrimination, forringelse af naturværdier, korruption mv.



Mål og resultater for CSR-arbejdet i 2020



Læs mere om Sund & Bælts samfundsansvar på www.sundogbaelt.dk/samfundsansvar



God selskabsledelse

Sund & Bælt Holding A/S er et statsligt aktieselskab. Aktionæren – i form af den danske stat – har den endelige myndighed over selskabet inden for de rammer, som er fastlagt i lovgivningen, og staten udøver sit ejerskab i overensstemmelse med de retningslinjer, som er givet i publikationen *Statens ejerskabspolitik*.

Ledelsesstrukturen er todelt og består af bestyrelse og direktion, som er uafhængige af hinanden, og ingen er medlem af begge selskabsorganer.

Sund & Bælt tilstræber, at selskabet ledes efter principper, der til enhver tid lever op til god skik for selskabsledelse.

NASDAQ Copenhagens anbefalinger til god selskabsledelse svarer til anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse, der senest er opdateret i november 2017. Sund & Bælt opfylder generelt NASDAQ Copenhagens anbefalinger vedrørende god selskabsledelse. Undtagelser fra anbefalingerne begrundes med koncernens særlige ejerforhold, hvor staten er eneste aktionær. Der er følgende undtagelser til anbefalingerne:

I forbindelse med valg til bestyrelsen foretager aktionæren en vurdering af de nødvendige kompetencer, som bestyrelsen samlet set skal besidde, herunder krav til mangfoldighed. Derfor er der ikke nedsat et nomineringsudvalg.

Aktionæren fastlægger bestyrelsens vederlag, mens det er bestyrelsen, der varetager fastlæggelsen af direktionens aflønning. Der anvendes ikke incitamentsaflønning eller bonusordning for direktion og bestyrelse. Derfor er der ikke nedsat et vederlagsudvalg eller udarbejdet vederlagsrapport.

De generalforsamlingsvalgte medlemmer af bestyrelsen er på valg hvert andet år. Ifølge anbefalingerne bør medlemmerne være på valg hvert år.

Sund & Bælt opfylder kravene til mangfoldighed i øverste ledelseslag, idet bestyrelsen består af 3 kvinder og 6 mænd, svarende til en 33/67 pct. fordeling mellem kønnene.

Selskabet har nedsat et revisionsudvalg, der som minimum afholder møder halvårligt. Revisionsudvalgets medlemmer består af Ruth Schade (formand) og Peter Frederiksen.

Bestyrelsen har afholdt fire bestyrelsesmøder i året, og bestyrelsen anses samlet for at være uafhængig i 2020.

I relation til, hvilke ledelseshverv virksomhedens ledelse beklæder i andre erhvervsdrivende virksomheder, henvises til afsnittet "Bestyrelse, direktion og ledende medarbejdere".

Bestyrelsen har gennemført en selvevaluering i 2020 i overensstemmelse med statens ejerskabspolitik og anbefalingerne for god selskabsledelse. Bestyrelsesformanden har oversendt konklusionerne fra selvevalueringen til selskabets ejer – Transportministeriet.

Anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse kan ses på <https://corporategovernance.dk/>



Risikostyring og kontrolmiljø

Visse hændelser kan være en hindring for, at Sund & Bælt helt eller delvis kan nå sine mål. Konsekvenserne af og sandsynligheden for, at en sådan hændelse vil indtræffe, er et risikomoment, koncernen forholder sig til løbende. En række risici kan koncernen selv styre og/eller reducere, mens andre har karakter af udefrakommende hændelser, som koncernens selskaber ikke har nogen indflydelse på. Koncernen har identificeret og prioriteret forskellige risici ud fra en helhedsorienteret vinkel. Som et led i arbejdet med disse forhold rapporteres der årligt til bestyrelsen.

Den største risiko for tilgængeligheden er en langvarig afbrydelse af en trafikforbindelse som følge af en bro-påsejling, terrorhandling, oversvømmelse eller lignende. Sandsynligheden for en sådan hændelse er meget lille, men de potentielle konsekvenser er til gengæld omfattende. De potentielle økonomiske tab for koncernen, som følge af sådanne begivenheder, inkl. driftstab i op til to år, er dækket af forsikringer.

Sund & Bælt har som målsætning, at sikkerheden på forbindelserne skal være høj og mindst lige så høj som på tilsvarende danske anlæg. Denne målsætning er hidtil opfyldt, og det aktive sikkerhedsarbejde fortsætter. Arbejdet understøttes af risikoanalyser, der opdateres med jævne mellemrum.

Arbejdet med at fremme sikkerhed og fremkommelighed på vejforbindelsen på Storebælt er fortsat i hele 2020 og kommer til at fortsætte i 2021. Arbejdet omfatter bl.a. overledninger til at komme uden om hændelser, der spærrer for trafikken samt forøget skiltning og forbedret detektering af hændelser.

Set i lyset af klimaforandringerne, der øger risikoen for både generel forhøjet vandstand og for øget risiko for farligt vejr, vurderes risikoen for oversvømmelse af infrastruktur anlæggene løbende. I 2019 er digerene på Sprogø forhøjet, og der er også planlagt gennemført tilsvarende projekter i forbindelse med anlæggene ved Knudshoved og Halsskov. I forhold til Øresundsbanen og Øresundsmotorvejen er der allerede på Amager opført en række diger, men det er nødvendigt i samarbejde med myndigheder og andre infrastrukturinteresser at finde løsninger, der kan reducere risikoen for oversvømmelser. Sund & Bælt har stået i spidsen for at etablere en yderligere stormflodsbeskyttelse på det østligste Amager og nedsat en interessentgruppe, der ser på stormflodssikring af Kastrup Halvø, som i dag er det sted på Øresund Lørdanlæg, der har den laveste sikring mod stormflod.

Sund & Bælt opretholder i samarbejde med relevante myndigheder et omfattende beredskab, herunder et internt kriseberedskab, til at håndtere ulykker mv. på selskabets trafik anlæg. Beredskabet testes jævnligt ved hjælp af øvelser.

For at imødegå miljømæssige risici knyttet til gennemførelsen af drifts- og anlægsopgaver indgår dette i myndigheds- og planlægningsarbejdet og sidenhen i arbejdsudførelsen, den løbende kontrol og opfølgning herpå. Eksempler på sådanne risici kan være påvirkning af vandmiljøet.

Den langsigtede trafikudvikling er en væsentlig faktor for gældens tilbagebetalingstid, jf. note 23 og 24, hvor beregningerne og usikkerhedsfaktorerne er beskrevet. Ud over den generelle usikkerhed, der altid gør sig gældende i sådanne langsigtede prognoser, er der en speciel risiko forbundet med ændringer i det offentlige regulering af prissætningen, fx i form af et EU-direktiv.

Udviklingen i de langsigtede vedligeholdelses- og reinvesteringsomkostninger er behæftet med en vis usikkerhed. Sund & Bælt arbejder proaktivt og systematisk med at reducere disse usikkerhedsfaktorer, og det er ikke sandsynligt, at disse risici udløser større negative effekter på tilbagebetalingstiden.

Arbejdet med helhedsorienteret risikostyring har kortlagt og systematiseret et antal risici forbundet med selskabets almindelige drift. Her kan nævnes risikoen for nedbrud af it- eller andre tekniske systemer, uretmæssig indtrængen i it-systemerne, forsinkelser og fordyrelser af vedligeholdelsesarbejder mv. Disse risici håndteres i den daglige ledelse og i linjeorganisationen.



Sund & Bælt koncernens risikostyring og interne kontrol i forbindelse med regnskab og finansiel rapportering har til formål at minimere risikoen for væsentlige fejl. Det interne kontrolsystem omfatter klart definerede roller og ansvarsområder, rapporteringskrav samt rutiner for attest og godkendelse. Den interne kontrol granskes af revisorerne og gennemgås af bestyrelsen via revisionsudvalget.

Miljø og klima

For Sund & Bælt er det en grundlæggende værdi at støtte en bæredygtig udvikling samt bidrage til at opfylde de mål, som samfundet opstiller på miljø- og klimaområdet. Det sker bl.a. gennem en proaktiv indsats ved at forebygge og minimere påvirkninger fra koncernens aktiviteter på det omgivende samfund. Konsulenthuset MOE har for Sund & Bælt i 2020 gennemført en undersøgelse af, hvordan etablering og driften af infrastrukturanlægget og vores forvaltning af Sprogøs natur har påvirket Sprogøs naturværdier. Der er hermed efterhånden opnået et erfaringsgrundlag, der er af væsentlig værdi for den videre forvaltning af Sprogø. MOE skriver bl.a. i rapporten:

"Sprogø fremstår i dag som en naturperle med mange spændende arter af planter og dyr. Siden afslutningen af anlægsfasen er der sket en generel positiv udvikling af naturen, og Sund & Bælts naturpleje har bidraget væsentligt til denne udvikling".

Nøgletal på udvalgte miljøindikatorer

	2020	2019	Tendens
Affaldsmængde (ton)	1.308	1.365	↓
Vandforbrug (m ³)	9.984	11.222	↓
Vandudledning (mio. m ³)	3,5	3,5	→
Elforbrug (mio. kWh)	9,8	9,9	→
CO ₂ -udledning (ton)	5.112	5.158	→

Affaldsmængden er lidt lavere i 2020 end i 2019. Pga. covid-19 har der været lidt færre aktiviteter, herunder at mange medarbejdere med kontorfunktioner har arbejdet hjemmefra, hvilket formodes at have påvirket mængden af affald.

Det samlede vandforbrug er i 2020 faldet med mere end 1,2 mio. m³, svarende til en reduktion på 11 pct. Årsagen til dette skal blandt andet findes i det milde vejr, der prægede hele 2020, der bevirkede meget lidt saltning. Der spredes en blanding af salt og vand ved saltning af vejene. Vandforbruget i Vester Søgade har ligeledes været meget lavere i 2020 sammenlignet med 2019, på grund af at mange medarbejdere har været hjemsendt.

Selskabets samlede CO₂-udledning er lidt reduceret i 2020 sammenlignet med 2019. I CO₂ udledningen indgår Sund & Bælts samlede forbrug af brændstof, el og naturgas. Da 2020 var en mild vinter, blev der kørt mindre saltning og snerydning, ligesom elforbruget har været lavere på kontorerne. Medarbejdernes kørte km i tjenesten har ligeledes været lavere, da mange møder er blevet holdt virtuelt, hvilket har påvirket brændstofforbruget positivt.

Sund & Bælt har omlagt alle tjenestebiler fra benzin til el i december 2020. Derfor vil forbruget af el forventeligt stige fremadrettet, hvorimod brændstofforbruget tilsvarende forventes reduceret.

Mængden af udledt grundvand, regn- og drænvand er det samme i 2020 som i 2019. Størstedelen af vandet er grundvand oppumpet for at tørholde anlæggene. Normalt vil mængden af regn- og drænvand variere fra år til år. At tallene denne gang er identiske må tilskrives en tilfældighed.



Arbejdsmiljøet prioriteres

Sikkerhed og sundhed for de mange beskæftigede på Sund og Bælts anlæg er meget vigtigt i det daglige arbejde. Anlæggenes størrelse og indretning samt trafikken kræver konstant fokus på medarbejdernes og entreprenørernes arbejdsmiljø, da den væsentligste arbejdsmiljørisiko er alvorlig personskade ved arbejdet på anlæggene. Det skal være sikkert og trygt at færdes overalt på anlægget, hvad enten man udfører tilsyn eller drift- og vedligeholdelsesopgaver. Alle, der skal ud på Sund & Bælts anlæg i forbindelse med arbejdsopgaver, skal have gennemført og bestået et obligatorisk sikkerhedskursus. Kurset er onlinebaseret og kan tages fra overalt, hvor der er internetdækning. For at fastholde niveauet mht. arbejdsmiljø og til stadighed søge at forbedre det, er Sund & Bælts Tekniske afdeling, der er ansvarlig for drift og vedligehold af de fleste anlæg, i færd med at forny sin hidtidige OHSAS 18001 certificering til et ISO 45001 arbejdsmiljøcertifikat. Certificeringen skal sikre, bl.a. ved sin eksterne auditering, at eventuelle afvigelsen fx i forhold til gældende arbejdsmiljølovgivning bliver identificeret og derefter hurtigt kan blive rettet.

For at sikre de bedst mulige arbejdsmiljøbetingelser til drifts- og vedligeholdelsesopgaver for de arbejdende på Storebæltsbroens motorvejsanlæg kan dele af motorvejen ved større arbejder eller kampagner spærres helt for kørende trafik ved hjælp af nye mobile autoværn. På den måde kan man kan udføre arbejdet sikkert og uforstyrret, mens trafikken kører dobbeltrettet på den anden side af midterautoværnet. På jernbaneanlægene er det meste af drift- og vedligeholdelsesarbejdet forlagt til nattetimerne, da det giver mindst indgriben i togtrafikken. Her er det fx muligt at spærre et jernbanespor ad gangen til løsning af arbejdsopgaver. Det kræver til gengæld ekstra stor fokus på planlægningen, da de arbejder, der skal udføres, skal være afsluttet inden morgentrafikken skal igangsættes. Ofte, er der pga. af den begrænsede arbejdstid, mange arbejds hold i gang samtidigt, også dette kræver en minutøs planlægning både af logistiske årsager, men også af hensyn til arbejdsmiljøet for de arbejdende i tunnelen.

I 2020 blev der for samtlige Sund & Bælts anlæg, værksteder og kontorområder for andet år i træk indrapporteret 0 ulykker med fravær.

Trafiksikkerhed på vejanlæg

Sund & Bælt har en målsætning om, at det skal være mindst lige så sikkert at køre på motorvejsstrækningen over Storebælt og på Øresundsmotorvejen som på Danmarks øvrige motorvejsnet. Sund & Bælt har en proaktiv tilgang til trafiksikkerhed, bl.a. ved at forebygge uheld gennem analyse og afdækning af alle uheld. Der var i 2020 ét personskadeuheld på Storebæltsforbindelsen med en alvorlig tilskadekommen og 0 personskadeuheld på Øresundsmotorvejen (foreløbige opgørelser).

Sund & Bælt oplever en stigning i antal afspærringer der bliver påkørt. Således var der ni hændelser i 2020 hvor det materiel, der bliver brugt til eller i en afspærring, er blevet ramt af forbikørende lastbiler. I forsøg på at nedbringe antallet af påkørsler, har Sund & Bælt som et nyt initiativ ændret procedure, så der fremover i visse tilfælde bliver udlagt rumlestribes, så chaufføren tidligere end i dag bliver opmærksom på en afspærring.

Sund & Bælt har siden 2019 arbejdet på et projekt der sigter mod at skabe større fremkommelighed, ved etablering af mobile barrierer i form af midterautoværn, som kan aktiveres ved ulykker, så trafikken kan afvikles dobbeltrettet i enten det vestgående eller østgående motorvejsspor.

Storebæltsbroen var i 2020 samlet set kun lukket for al trafik i en time, hvoraf de 40 min var to gange om natten i december måned, hvor det nye mobile autoværn blev testet. Derudover var der i alt 16 lukninger i én retning med en samlet varighed på godt 15 timer. De 11 lukninger skyldes trafikuheld og 4 lukninger som i alt varede 1,5 time blev brugt til test af de nye mobile autoværn. Et uheld skiller sig ud, idet en brændende lastbil i nødsporet på højbroen og læsset med brandbar spiritus i glasflasker bevirkede et fuldt lukket spor i mere end 4,5 time i vestgående retning.

Naturpleje på Sprogø

Det er Sund & Bælts politik at vedligeholde de grønne områder under hensyntagen til naturen og udøve en aktiv naturforvaltning. Det sker bl.a. ved at bevare Sprogø som et unikt naturområde. Sprogø ligger i fuglebeskyttelsesområde 98 og indgår i Natura 2000-område 116. Der skal således tages særlig hensyn til de for området udpegede beskyttede fugle. I Natura 2000-planen indgår edderfugl, splitterne og dværgrterne.

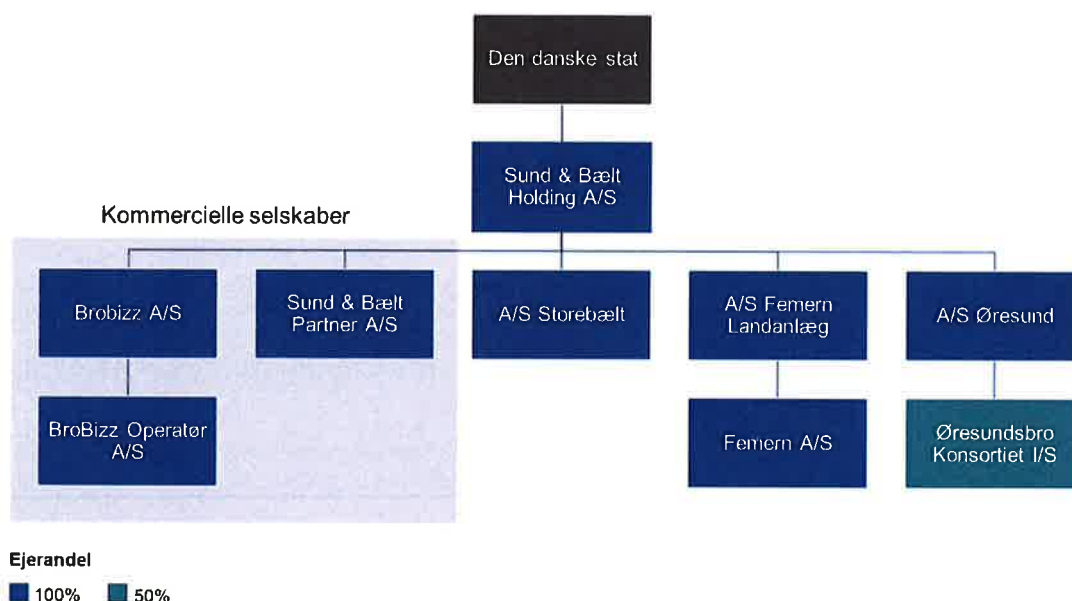


Om Sund & Bælt Holding

Aktionærforhold

Sund & Bælt Holding A/S er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark. Sund & Bælt Holding A/S er moderselskab i Sund & Bælt koncernen. Hele aktiekapitalen i Sund & Bælt Holding A/S ejes af den danske stat.

Koncernoversigt



Hovedaktivitet

Sund & Bælt-koncernens primære opgave er at eje og drive de faste forbindelser over Storebælt og Øresund samt at anlægge, eje og med tiden drive den faste forbindelse over Femern Bælt. Opgaverne skal for de ibrugtagne forbindelser løses under hensyn til opretholdelse af en høj tilgængelighed og et højt sikkerhedsniveau og anlæg af forbindelsen over Femern Bælt skal ske ud fra de planlagte mål for tid, økonomi, sikkerhed og kvalitet. Desuden skal tilbagebetalingen af lån, der er optaget for at finansiere anlæggene, ske inden for en rimelig tidshorisont.

Brobizz A/S' formål er at fremme mobiliteten for trafikanter i Skandinavien og ud i Europa via udstedelse af bl.a. Bizz og nummerpladebetaling, der kan anvendes som identifikationsmiddel til en række transportrelaterede betalingsydelser, såsom betalingsveje, broer, færger, parkering mv.

Sund & Bælt-koncernens opgaver er at:

- Drive og vedligeholde vejforbindelsen på Storebæltsbroen
- Opkræve betaling fra bilister på Storebæltsbroen
- Overvåge og vedligeholde Storebælts jernbanestrækning
- Drive og vedligeholde Øresundsmotorvejen
- Overvåge og vedligeholde Øresundsbanen

Resultater 2020

Selskabet er omfattet af kravet om at rapportere vedrørende kønssammensætningen i øverste ledelsesorgan. For alle datterselskaber gælder, at man i de pågældende bestyrelser har opnået ligelig fordeling og følgelig ikke behøver at opstille endsige rapportere om måltal. Sund & Bælt har alene valgt at opstille og redigere for måltal, politik, indsats og resultater for de selskaber i koncernen, der selvstændigt er omfattet af de danske årsregnskabsregler.

Kønsfordelingen blandt direktørerne er den samme som i 2019. Ved udgangen af 2020 var der således ingen kvindelige direktører ansat. Andelen af kvinder på de øvrige ledelsesniveauer lå på 36 pct. i 2020. Dette er lavere end 2019, hvor den lå på 42 pct., og følger således den samlede udvikling i kønsfordeling i koncernen.

Sund & Bælt arbejder fortsat på at fastholde en høj andel af kvinder i lederstillinger. Ved den årlige medarbejdersamtale drøftes lederudviklingsmuligheder. Hvis to kandidater til en ledig stilling er lige kvalificerede, så overvejes kønsfordelingen.

Sund & Bælt har i 2020 fortsat haft fokus på sygefraværet, og af nøgletallene nedenfor fremgår det, at sygefraværet er faldet i 2020 og udgjorde 1,2 pct. Til sammenligning udgjorde sygefraværet 1,6 pct. i 2019. Det er et flot resultat, som vi er stolte af.

Sund & Bælt-koncernen	2020	2019
Antal ansatte	316 ¹⁾	293 ¹⁾
Kønsfordeling		
- Kvinder	38 pct.	42 pct.
- Mænd	62 pct.	58 pct.
Kønsfordeling, direktører		
- Kvinder	0 pct.	0 pct.
- Mænd	100 pct.	100 pct.
Kønsfordeling, øvrige ledelsesniveauer		
- Kvinder	36 pct.	42 pct.
- Mænd	64 pct.	58 pct.
Uddannelsesbaggrund		
- Højere	53 pct.	52 pct.
- Mellemlange	25 pct.	26 pct.
- Korte	22 pct.	22 pct.
Medarbejderomsætning	13,1 pct.	10,4 pct.
Gennemsnitsalder	46 år	46 år
Efteruddannelse pr. medarbejder	9.495 kr.	10.293 kr.
Sygefravær (inkl. langtidssyge)	1,2 pct.	1,6 pct.

1) Medarbejderantallet er opgjort efter headcount metoden. I tallet indgår ikke studentermedhjælpere.



Bestyrelse, direktion samt ledende medarbejdere

Bestyrelse

Peter Frederiksen

Direktør
Bestyrelsesformand siden 2016
Indtrådt i bestyrelsen 2016
Valgperiode udløber 2022

Ledelseshverv

I bestyrelsen for:
Øresundsbro Konsortiet I/S (næstformand)
A/S United shipping & Trading Company
Bunker Holding A/S
Uni-Tanker A/S

Særlige kompetencer

Ledelse inden for store transport- og logistikvirksomheder, herunder arbejde med strategi og analyse

Jørn Tolstrup Rohde

Direktør
Næstformand siden 2017
Indtrådt i bestyrelsen 2017
Valgperiode udløber 2021

Ledelseshverv

Bestyrelsesformand i:
3C Groups A/S
Blue Ocean Robotics A/S
Facit Bank A/S
Green Food Holding A/S

I bestyrelsen for:

Øresundsbro Konsortiet I/S
Marius Pedersen Holding A/S
Løgismose Meyers A/S
Dinex A/S
Fynsk Erhverv
Odense Robotics

Særlige kompetencer

Ledelse inden for store internationale produktions – og logistik virksomheder, herunder arbejde med strategi, økonomi og markedsføring samt interesseorganisationer



Claus Jensen

Forbundsformand, Dansk Metal
Indtrådt i bestyrelsen 2014
Valgperiode udløber 2021

Ledelseshverv

Bestyrelsesformand i:
CO-industri
Industrianställda i Norden, IN

I bestyrelsen for:

IndustriALL – European Trade Union (næstformand)
Tænk tanken EUROPA
Sund & Bælt Holding A/S
Øresundsbro Konsortiet I/S
European Workers Participation Fund, EWPF
A/S A-Pressen
Akademiet for de Tekniske Videnskaber, ATV
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AE
Arbejderbevægelsens Kooperative Finansieringsfond, AKF
Arbejdernes Landsbank
Arbejdsmarkeds Tillægspension, ATP
CPH Vækstkomité
Danmarks Nationalbank
Det Økonomiske Råd
Folk & Sikkerhed
Fonden Peder Skram
Industriens Kompetenceudviklingsfond, IKUF
Industriens Pensionsforsikring A/S
Industriens Pension Service A/S
Industriens Uddannelse- og Samarbejdsfond, IUS
IndustriPension Holding A/S
Interforcekomitéen
LINDØ port of ODENSE A/S
Fonden for Entreprenørskab
Arbejdsretten (dommersuppleant)
TeknologipagtRådet
Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse
Fagbevægelsens Hovedorganisation – FH
AKF Holding
AlsFynBroen
E-20 Komitéen
Grønt Erhvervsforum
Klimapartnerskab
Vestjysk Bank

Særlige kompetencer

Ledelse inden for Dansk Metal. Indgående kendskab til samfunds-, og arbejdsmarkedsforhold, overenskomstsystemet samt forhandlinger.

Walter Gustav Christophersen

Selvstændig erhvervsdrivende
Indtrådt i bestyrelsen 2011
Valgperiode udløber 2021

Ledelseshverv

Særlige kompetencer

Erfaring fra privat erhvervsliv samt politisk arbejde inden for erhvervs-, trafik- og samfundsmæssige forhold.



Ruth Schade

Indtrådt i bestyrelsen 2016
Valgperiode udløber 2022

Ledelseshverv

I bestyrelsen for:
Harboes Bryggeri A/S
Harboe Ejendomme A/S
Keldernæs A/S
Visbjerggården A/S
Danfrugt Skælskør A/S

Særlige kompetencer

Ledelse med forretningsstrategi, økonomi, selskabsretlige og aftalemæssige forhold samt investor-relation.

Lene Lange

COO, Bricks A/S
Indtrådt i bestyrelsen 2016
Valgperiode udløber 2022

Ledelseshverv

Bestyrelsesformand i:
Nordic Waste A/S

I bestyrelsen for:
Value Advice ApS
PatentCo ApS
Den selvejende institution Aarhus Jazz Orchestra

Særlige kompetencer

Ledelse fra advokatfirmaer og forskellige virksomheder med juridisk rådgivning og projektledelse inden for offentlige private partnerskaber.

Erik Skotting

Direktør, Metroselskabet & Hovedstadens Letbane
Indtrådt i bestyrelsen 2021
Valgperiode udløber 2023

Særlige kompetencer

Mangeårig erfaring fra bygge- og anlægsbranchen, hvoraf hovedparten har været i ledende stillinger - dels i entreprenørbranchen og dels som bygherre på megaprojekter. Herunder som designchef/projektchef i Øresundskonsortiet for den del af den faste forbindelse over Øresund, der blev udført som sænketunnel. Divisionsdirektør i MT Højgaard A/S. Siden 2010 direktør i Metroselskabet og Hovedstadens Letbane med ansvar for selskabernes bygge- og anlægsaktiviteter, der specielt omfatter Cityringen, metro til Nordhavn, metro til Sydhavn og letbane fra Lundtofte til Ishøj.

Susanne J. Monferré

Vice President, Ørsted
Indtrådt i bestyrelsen 2021
Valgperiode udløber 2023

Særlige kompetencer

Stærke kompetencer inden for opbygning af strategiske indkøbsfunktioner fra transport-, entreprenør- samt energibranchen både inden for drift og anlæg. I næsten hele karrieren i ledende stillinger og deraf tung ledelseserfaring. Erfaring fra gennemførelse af adskillige cost-out og effektiviseringsprogrammer både i det private og i halvoftentlige virksomheder.

Michael Hannibal

Partner, Copenhagen Infrastructure Partners (CIP)
Indtrådt i bestyrelsen 2021
Valgperiode udløber 2023

Ledelseshverv

I bestyrelsen for:
Systematic A/S
Micro Matic A/S

Særlige kompetencer

Mere end 26 års erfaring med teknik-, infrastruktur- og energiprojekter, herunder havbaserede energi og anlægsprojekter. Stor indsigt i forskellige kontraktmodeller, herunder joint ventures og konsortier. Ledelseserfaring fra stilling som CEO Offshore Wind i Siemens Wind Power, og Partner i Copenhagen Infrastructure Partners.



Martin Duus Havelykke
Medarbejdervalgt
Driftsleder, Konstruktion og anlæg
Indtrådt i bestyrelsen 2013
Valgperiode udløber 2021

Christina Bendixen Würtz
Medarbejdervalgt
Sikkerhedsleder, jernbane og auditor
Indtrådt i bestyrelsen 2017
Valgperiode udløber 2021

Jens Villemoes
Medarbejdervalgt
Head of Media Relations
Indtrådt i bestyrelsen 2017
Valgperiode udløber 2021

Direktion

Mikkel Hemmingsen
Administrerende direktør i:
Sund & Bælt Holding A/S

Bestyrelsesformand i:
A/S Storebælt
A/S Øresund
A/S Femern Landanlæg
Femern A/S
Brobizz A/S
Brobizz Operatør A/S
Sund & Bælt Partner A/S

I bestyrelsen for:
Øresundsbro Konsortiet I/S

Claus F. Baunkjær
Direktør i:
Sund & Bælt Holding A/S

Administrerende direktør i:
Femern A/S



Ledende medarbejdere

Økonomiafdeling

Mogens Hansen

Økonomidirektør

Administrerende direktør i:

A/S Storebælt

A/S Øresund

A/S Femern Landanlæg

I bestyrelsen for:

A/S Storebælt

A/S Øresund

A/S Femern Landanlæg

Femerns A/S

Sund & Bælt Partner A/S

BroBizz A/S

BroBizz Operatør A/S

Finansafdeling

Kaj V. Holm

Finansdirektør samt viceadministrerende direktør i:

Øresundsbro Konsortiet I/S

I bestyrelsen for:

KommuneKredit

Rønne Havn A/S

Teknisk afdeling

Lars Fuhr Pedersen

Teknisk direktør

Ledelsessekretariatet

Louise Friis

Chefjurist

Næstformand i bestyrelsen for:

A/S Storebælt

A/S Øresund

A/S Femern Landanlæg

Femern A/S

BroBizz A/S

BroBizz Operatør A/S

Sund & Bælt Partner A/S

Teknisk afdeling

Bjarne Jørgensen

Asset Management Executive Director

Sund & Bælt Partner A/S

Bjarne Jørgensen

Administrerende direktør

BroBizz A/S

Henrik Heller Esberg

Administrerende direktør pr. 1. januar 2021

Kasper Ørtvig

Administrerende direktør indtil 31. december 2020

BroBizz Operatør A/S

Ole Lykke Christiansen

Administrerende direktør

Femern A/S

Claus F. Baunkjær

Administrerende direktør



Regnskab

Totalindkomstopgørelse 1. januar – 31. december

Sund & Bælt Holding A/S			Mio. kr.	
			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020	Note	2020	2019
			Nettoomsætning	
127	159	4	Nettoomsætning	2.969
127	159		Nettoomsætning i alt	2.969
			Omkostninger	
-55	-97	5	Andre eksterne omkostninger	-335
-110	-111	6	Personaleomkostninger	-146
38	58		Andre driftsindtægter	63
-32	-50	7	Af- og nedskrivninger	-811
-159	-200		Omkostninger i alt	-1.229
-33	-41		Resultat af primær drift (EBIT)	1.740
				2.019
		8	Finansielle poster	
1.600	1.600		Modtagne udbytter fra kapitalandele	0
1	6		Finansielle indtægter	125
0	-2		Finansielle omkostninger	-455
8	-2		Værdireguleringer, netto	-1.675
1.609	1.602		Finansielle poster i alt	-2.004
1.576	1.561		Resultat før indregning af andel af resultat i fællesledet virksomhed og	-264
				-485
0	0		Resultatandel i fællesledet virksomhed	223
1.576	1.561		Resultat før skat	-41
				-57
5	7	9	Skat	-82
1.581	1.568		Årets resultat	-123
				-48
0	0		Anden totalindkomst	0
0	0		Skat af anden totalindkomst	0
1.581	1.568		Totalindkomst	-123
				-48



Balance 31. december – Aktiver

Mio. kr.

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen		
2019	2020	Note	Aktiver	2020	2019
Langfristede aktiver					
Immaterielle aktiver					
131	158	10	Software	201	168
131	158		Immaterielle aktiver i alt	201	168
Materielle aktiver					
0	0	11	Vejanlæg	17.191	16.850
0	0	12	Jernbaneanlæg	21.942	20.753
0	0	13	Havneanlæg	170	181
0	0	14	Grunde og bygninger	84	91
11	16	15	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	69	55
81	61	16	Leasingaktiver	61	81
92	77		Materielle anlægsaktiver i alt	39.517	38.011
Andre langfristede aktiver					
0	0	17	Lån til entreprenør	174	137
976	976	18	Kapitalandele i dattervirksomheder	0	0
0	0	19	Kapitalandele i fællesledet virksomhed	1.544	1.321
316	214	23	Udskudt skat	0	0
1.292	1.190		Andre langfristede aktiver i alt	1.718	1.458
1.516	1.424		Langfristede aktiver i alt	41.437	39.636
Kortfristede aktiver					
Tilgodehavender					
0	0	17	Lån til entreprenør	91	0
232	115	20	Tilgodehavender	920	592
0	0	24	Værdipapirer	10.674	11.872
0	0	24	Derivater	2.198	2.341
78	102	9	Selskabsskat	0	0
12	32	20	Periodeafgrænsningsposter	1.018	844
322	249		Tilgodehavender i alt	14.900	15.650
18	97		Likvide beholdninger	555	518
340	345		Kortfristede aktiver i alt	15.455	16.168
1.856	1.770		Aktiver i alt	56.892	55.804



Balance 31. december – Passiver

Mio. kr.

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen		
2019	2020	Note	Passiver	2020	2019
Egenkapital					
355	355	22	Aktiekapital	355	355
431	620		Overført resultat	-4.661	-3.380
786	975		Egenkapital i alt	-4.528	-3.025
Gældsforpligtelser					
Langfristede gældsforpligtelser					
0	0	23	Udskudt skat	895	873
666	661	24	Obligationslån og gæld til kreditinstitutter	50.538	47.440
61	41	16	Leasingforpligtelser	41	61
727	701		Langfristede gældsforpligtelser i alt	51.474	48.374
Kortfristede gældsforpligtelser					
0	0	24	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	3.266	4.995
0	0	24	Kreditinstitutter	33	30
20	20	16	Leasingforpligtelser	20	20
0	0		Selskabsskat	22	0
322	73	27	Leverandører og andre gældsforpligtelser	625	614
0	0	24	Derivater	5.567	4.331
0	0	28	Periodeafgrænsningsposter	412	464
342	94		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	9.945	10.455
1.069	795		Gældsforpligtelser i alt	61.419	58.829
1.856	1.770		Passiver i alt	56.892	55.804



Egenkapitaloppgørelse 1. januar – 31. december

Mio. kr.

Sund & Bælt Holding A/S				Sund & Bælt koncernen		
Aktie- kapital	Overført resultat	I alt		Aktie- kapital	Overført resultat	I alt
355	261	616	Saldo pr. 1. januar 2019	355	-1.921	-1.566
0	-1.411	-1.411	Udbetalt udbytte	0	-1.411	-1.411
0	1.581	1.581	Årets resultat og totalindkomst	0	-48	-48
355	431	786	Saldo pr. 31. december 2019	355	-3.380	-3.025
355	431	786	Saldo pr. 1. januar 2020	355	-3.380	-3.025
0	-1.380	-1.380	Udbetalt udbytte	0	-1.380	-1.380
0	1.568	1.568	Årets resultat og totalindkomst	0	-123	-123
355	620	975	Saldo pr. 31. december 2020	355	-4.883	-4.528



Pengestrømsopgørelse 1. januar – 31. december

Mio. kr.

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020	Note	2020	2019
Pengestrøm fra driftsaktivitet				
-33	-41		1.740	2.019
Resultat af primær drift (EBIT)				
Reguleringer				
32	50	7	811	798
78	102	9	-22	0
-2	0		0	-2
Regulering for øvrige ikke kontante poster				
75	110		2.530	2.815
Pengestrømme fra primær drift før ændring i driftskapital				
Ændring i driftskapital				
-46	90		-525	-208
Tilgodehavender og periodeafgrænsningsposter				
-466	-237		197	272
Leverandørgæld og andre gældsforpligtelser				
-437	-37		2.201	2.879
Pengestrømme fra investeringsaktivitet				
1.600	1.600		0	0
Udbytte fra datter- og associerede virksomheder				
-105	-53	10	-70	-117
Køb af immaterielle aktiver				
-1	-48	11-15	-3.025	-1.976
Køb af materielle aktiver				
0	0	11-15	420	18
Salg af materielle aktiver				
0	0	17	-128	-137
Langfristede udlån				
0	0		-695	-7.091
Køb af værdipapirer				
0	0		1.791	265
Salg af værdipapirer				
1.494	1.499		-1.707	-9.038
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt				
1.057	1.462		494	-6.159
Frit cash flow				
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet				
676	0		6.422	14.027
Optagelse af langfristede forpligtelser				
-300	-2		-4.931	-6.586
Indfrielse og afdrag på langfristede forpligtelser				
0	0		33	5
Låneoptagelse hos kreditinstitutter				
0	20		-314	0
Nedbringelse af gæld hos kreditinstitutter				
0	0		82	0
Renteindtægter, modtaget				
-16	-1		-577	-537
Renteomkostninger, betalt				
0	0		228	322
Modtagne EU-tilskud				
-20	-20		-20	-20
Tilbagebetaling af leasingforpligtelser				
-1.411	-1.380		-1.380	-1.411
Betalt udbytte til aktionær				
-1.071	-1.383	24	-458	5.801
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt				
-14	79		36	-358
Periodens ændring i likvider				
31	18		518	876
Likvider, primo				
17	97		555	518
Likvider, ultimo				



Noter

Note		Side
1	Anvendt regnskabspraksis	53
2	Væsentlige regnskabsmæssige estimater og skøn	60
3	Segmentoplysninger	60
4	Nettoomsætning	61
5	Andre eksterne omkostninger	62
6	Personaleomkostninger	63
7	Afskrivninger	64
8	Finansielle poster	65
9	Skat	66
10	Software	66
11	Vejanlæg	67
12	Jernbaneanlæg	68
13	Havneanlæg	68
14	Grunde og bygninger	68
15	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	69
16	Leasing	70
17	Lån til entreprenører	71
18	Kapitalandele i dattervirksomheder	71
19	Kapitalandele i fællesledet virksomhed	72
20	Tilgodehavender	73
21	Periodeafgrænsningsposter, aktiver	74
22	Egenkapital	74
23	Udskudt skat	75
24	Nettogæld	76
25	Finansiell risikostyring	79
26	Rentabilitet	103
27	Leverandører og andre gældsforpligtelser	104
28	Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	104
29	Kontraktuelle forpligtelser, eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser	105
30	Nærtstående parter	106
31	Begivenheder efter balancedagen	108
32	Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse	108



Note 1 Anvendt regnskabspraksis

Sund & Bælt Holding A/S er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark. Den finansielle del af årsrapporten for Sund & Bælt Holding A/S for 2020 omfatter både koncernregnskabet for Sund & Bælt Holding A/S og dets datterselskaber (koncernen) samt separat årsregnskab for moderselskabet.

Koncernregnskabet og årsregnskabet for Sund & Bælt Holding A/S for 2020 aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS) som udstedt af IASB og godkendt af EU samt yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for selskaber med børsnoterede obligationer (regnskabsklasse D).

Koncernregnskabet og årsregnskabet for moderselskabet er aflagt i danske kroner, som ligeledes er koncernens funktionelle valuta. Alle beløb angives, hvis intet andet er oplyst, i millioner kr.

Den anvendte regnskabspraksis, som er beskrevet nedenfor, er anvendt konsistent i regnskabsåret og for sammenligningstallene. Dog for standarder implementeret fremadrettet, er sammenligningstal ikke korrigeret.

I balancen præsenteres tilgodehavende og skyldig sambeskatningsbidrag under hhv. aktiver og passiver. Dette er i modsætning til tidligere, hvor tilgodehavende og skyldig sambeskatningsbidrag indgik i mellemværender med tilknyttede virksomheder og blev præsenteret i noten for leverandører og andre gældsforpligtelser.

I balancen præsenteres periodiserede renter vedr. finansielle instrumenter under periodeafgrænsningsposter for henholdsvis aktiver og passiver. Dette er i modsætning til tidligere, hvor periodiserede renter vedr. finansielle instrumenter blev indregnet i tilgodehavender samt leverandører og andre gældsforpligtelser.

Regnskabspraksis for nettoomsætning, andre eksterne omkostninger, personaleomkostninger, kapitalandele i dattervirksomheder, kapitalandele i fællesledet virksomhed, tilgodehavender, periodeafgrænsningsposter (aktiver) samt periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) er beskrevet i de respektive noter.

Koncernen har valgt at anvende den såkaldte Fair Value Option i IFRS 9. Det betyder, at lån og derivater måles til dagsværdi, og at ændringer i dagsværdien indregnes i totalindkomstopgørelsen. Lån klassificeres til dagsværdimåling på tidspunktet for første indregning i balancen, mens derivater altid indregnes til dagsværdi, jf. IFRS 9.

Begrundelsen for at vælge Fair Value Option er, at selskabet konsekvent anlægger en porteføljetragtning i forbindelse med finansforvaltningen, og dette indebærer, at den tilsigtede eksponering over for forskellige finansielle risici tilvejebringes med forskellige finansielle instrumenter, både primære og afledte finansielle instrumenter. Det betyder, at der i styringen af den finansielle markedsrisiko ikke skelnes mellem for eksempel lån og derivater, men alene fokuseres på den samlede eksponering. Valget af finansielle instrumenter til afdækning af de økonomiske risici i finansforvaltningen kan derfor give anledning til regnskabsmæssige asymmetrier, medmindre Fair Value Option anvendes.

Fair Value Option er efter selskabets opfattelse det eneste af de under IFRS tilladte målingsprincipper, der reflekterer dette synspunkt. Årsagen er, at de øvrige principper alle medfører uhensigtsmæssige asymmetrier mellem ellers identiske eksponeringer, afhængigt af om eksponeringen er etableret i form af lån eller derivater eller fordrer omfattende krav til dokumentation af sikringsforholdet, som tilfældet er med reglerne om "hedge accounting". Idet både lån og derivater måles til dagsværdi, vil målingen i regnskabet opnå samme resultat for lån og tilknyttet afdækning med derivater, når afdækningen af den økonomiske risiko er effektiv, og selskabet opnår dermed en symmetri i den regnskabsmæssige behandling. Lån uden tilknyttede derivater måles til dagsværdi i modsætning til hovedreglen i IFRS 9, der indregner lån til amortiseret kostpris, og det giver naturligt anledning til udsving i årets resultat som følge af værdireguleringer.

Implementering af nye og ændrede regnskabsstander

Der er i 2020 ikke trådt nye eller ændrede regnskabsstandarder og fortolkningsbidrag i kraft, som er relevante for koncernen.



Vedtagne regnskabsstandarter samt fortolkningsbidrag, der ikke er trådt i kraft

Der er på nuværende tidspunkt ingen ændrede regnskabsstandarter og fortolkningsbidrag, som er vedtaget af IASB og godkendt af EU, og som træder i kraft senere, der er relevante for koncernen.

Konsolidering

Koncernregnskabet omfatter moderselskabet Sund & Bælt Holding A/S og de 100 pct. ejede dattervirksomheder A/S Storebælt, A/S Øresund, Sund & Bælt Partner A/S, Femern A/S, Brobizz A/S, BroBizz Operatør A/S og A/S Femern Landanlæg. I koncernregnskabet indregnes Øresundsbro Konsortiet I/S efter indre værdis metode, hvorefter koncernens andel af årets resultat og egenkapital, svarende til 50 pct., indgår i koncernregnskabet. En eventuel negativ egenkapital indregnes som en hensat forpligtelse, idet Øresundsbro Konsortiet I/S er struktureret som et interessentskab med solidarisk hæftelse.

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaber for Sund & Bælt Holding A/S og dattervirksomhederne ved sammenlægning af regnskabsposter af ensartet karakter.

De regnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, aflægges i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

Ved konsolideringen foretages eliminering af interne indtægter og omkostninger samt interne mellemværender, ligesom moderselskabets kapitalandele i dattervirksomheder udlignes mod den hertil svarende egenkapital.

Nystiftede virksomheder indregnes i koncernregnskabet fra stiftelsestidspunktet.

Valutaomregning

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagen og betalingsdagen, indregnes i totalindkomstopgørelsen som en finansiell post.

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i udenlandsk valuta omregnes til balancedagens kurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældens opståen eller kursen på foregående balancedag indregnes i totalindkomstopgørelsen under finansielle poster.

Ikke-monetære aktiver og forpligtelser i fremmed valuta, der ikke omvurderes til dagsværdi, omregnes på transaktionstidspunktet til transaktionsdagens kurs.

Valutakursomregning af finansielle aktiver og passiver indgår i værdireguleringen, og valutakursomregning af debitorer, kreditorer med videre henføres til finansielle indtægter og omkostninger.

Segmentoplysninger

Ifølge IFRS skal der oplyses om indtægter, udgifter, aktiver og passiver per segment. Det er Sund & Bælts vurdering, at koncernen udgøres af et segment. Den interne rapportering og topledelsens økonomistyring sker på basis af et samlet segment.

Offentlige tilskud

Offentlige tilskud indregnes, når det er rimeligt sandsynligt, at tilskudsbetingelserne er opfyldt, og at tilskudet vil blive modtaget.

Tilskud til dækning af omkostninger indregnes i totalindkomstopgørelsen forholdsmæssigt over de perioder, hvori de tilknyttede omkostninger resultatføres. Tilskuddene modregnes i de afholdte omkostninger. Offentlige tilskud, der er knyttet til opgørelsen af vej- og jernbaneanlæg, fratrækkes i aktivets kostpris.

Andre driftsindtægter og -omkostninger

Andre driftsindtægter og -omkostninger indeholder regnskabsposter af sekundær karakter i forhold til koncernens aktiviteter, herunder fortjeneste og tab ved løbende salg og udskiftning af immaterielle og materielle anlægsaktiver. Fortjeneste og tab ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver opgøres som salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet.



Finansielle poster

Finansielle poster indeholder renteindtægter og -udgifter, realiseret inflationsopskrivning, kursgevinster og kurstab for likvide beholdninger, værdipapirer, gæld og derivater samt valutaomregning af transaktioner i fremmed valuta. Endvidere medtages realiserede gevinster og tab vedrørende afledte finansielle instrumenter.

Forskel i dagsværdi på balancetidspunkterne udgør de totale finansielle poster, der i totalindkomstopgørelsen opdeles i finansielle indtægter, finansielle omkostninger og værdiregulering. Finansielle indtægter og omkostninger indeholder renteindtægter, renteudgifter samt realiseret inflationsopskrivning fra gæld og derivater. Værdiregulering indeholder kursgevinster og -tab samt valutakursomregning for finansielle aktiver og forpligtelser.

Finansielle omkostninger til finansiering af aktiver under udførelse indregnes i kostprisen for aktiverne.

Skat af årets resultat

Selskabet er omfattet af de danske regler om tvungen sambeskatning af Sund & Bælt koncernens selskaber. Datterselskaber indgår i sambeskatningen fra det tidspunkt, hvor de indgår i konsolideringen i koncernregnskabet, og frem til det tidspunkt, hvor de udgår fra konsolideringen.

Sund & Bælt Holding A/S er administrationsselskab for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med skattemyndighederne.

Saldi under selskabsskattelovens rentefradragsbegrænsningsregler er fordelt mellem de sambeskattede selskaber efter den indgåede sambeskatningsaftale. Udskudte skatteforpligtelser vedrørende disse saldi indregnes i balancen, mens udskudte skatteaktiver alene indregnes, hvis kriterierne for indregning af udskudte skatteaktiver er opfyldt.

Den aktuelle danske selskabsskat fordeles ved afregning af sambeskatningsbidrag mellem de sambeskattede selskaber i forhold til disses skattepligtige indkomster. I tilknytning hertil modtager selskaber med skattemæssigt underskud sambeskatningsbidrag fra selskaber, der har kunnet anvende dette underskud til nedsættelse af eget skattemæssigt overskud.

Årets skat, der består af årets aktuelle selskabsskat, årets sambeskatningsbidrag og ændring i udskudt skat - herunder som følge af ændring i skattesats - indregnes i totalindkomstopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte i egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte i egenkapitalen.

Finansielle aktiver og forpligtelser

Indregning af finansielle aktiver og forpligtelser sker første gang på handelsdagen.

Likvide beholdninger indregnes til dagsværdi ved første indregning, såvel som ved efterfølgende måling i balancen. Forskel i dagsværdien mellem balancetidspunkterne indregnes i totalindkomstopgørelsen under finansielle poster. Alle likvide beholdninger bliver på første indregningstidspunkt klassificeret som aktiver vurderet til dagsværdi.

Børsnoterede værdipapirer indregnes på handelsdatoen til dagsværdi under kortfristede aktiver og måles efterfølgende til dagsværdi. Ændringer i dagsværdien indregnes løbende i totalindkomstopgørelsen under finansielle poster.

Beholdninger og afkast af egne obligationer modregnes i tilsvarende udstedte, egne obligationslån og indgår således ikke i koncernregnskabets totalindkomstopgørelse og balance.

Lån indregnes til dagsværdi såvel på første indregningstidspunkt som efterfølgende i balancen. Alle lån bliver på indregningstidspunktet klassificeret som finansielle forpligtelser målt til dagsværdi via totalindkomstopgørelsen. Uanset omfanget af rentesikring måles alle lån til dagsværdi med løbende resultatføring af dagsværdireguleringer, der opgøres som forskel i dagsværdi mellem balancetidspunkterne.



Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle aktiver er på tidspunktet for første indregning målt til kostpris. Efterfølgende måles aktiverne til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid, dog maksimalt over 5 år.

Materielle anlægsaktiver

Materielle aktiver er på tidspunktet for første indregning målt til kostpris. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelse indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. Efterfølgende måles aktiverne til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger.

I kostprisen for materielle anlægsaktiver indgår endvidere varebeholdning af reservedele. Kostprisen omfatter anskaffelsespris med tillæg af hjemtagelsesomkostninger.

Leasingaktiver vedrører primært leje af lokaler. Leasingaktivet er opgjort med udgangspunkt i den opgjorte leasingforpligtelse, og leasingaktivets brugstid er fastlagt til den uopsigelige leasingperiode.

Værdien af vej- og jernbaneanlæg er i anlægsperioden opgjort efter følgende principper:

- Omkostninger til anlæggene baseret på indgåede aftaler og kontrakter er aktiveret direkte.
- Andre direkte omkostninger er aktiveret som værdi af eget arbejde.
- Nettofinansieringsomkostningerne er aktiveret som byggerenter.
- Modtagne EU-tilskud er modregnet i kostprisen.

Væsentlige fremtidige enkeltstående udskiftninger/vedligeholdelsesarbejder betragtes som separate bestanddele og afskrives over den forventede brugstid. Løbende vedligeholdelsesarbejder indregnes i totalindkomstopgørelsen i takt med omkostningernes afholdelse.

Afskrivninger på vej- og jernbaneanlæg er påbegyndt i takt med, at byggeriet er afsluttet, og anlæggene taget i brug. Anlæggene afskrives lineært over den forventede brugstid. For vej- og jernbaneanlæg over Storebælt og Øresund er foretaget en opdeling af anlæggene i bestanddele med ensartede brugstider:

- Den primære del af anlæggene omfatter konstruktionerne, som er designet efter en minimumsbrugstid på 100 år. Afskrivningsperioden udgør for disse dele 100 år.
- Mekaniske installationer, autoværn og vejbelægninger afskrives over brugstider på 20-50 år.
- Software og elektriske installationer afskrives over brugstider på 10-20 år.
- Jernbaneanlæggenes tekniske installationer afskrives over 25 år.

Øvrige aktiver optages til kostpris og afskrives lineært over aktivernes brugstider, der udgør:

- | | |
|--|---------|
| • Administrative it-systemer og programmer (software) | 3-5 år |
| • Indretning af lejede lokaler, lejemålenes løbetid, dog maks. | 5 år |
| • Erhvervede rettigheder | 7 år |
| • Andre anlæg, driftsmidler og inventar | 5-10 år |
| • Havneanlæg og bygninger på havne | 25 år |
| • Bygninger til brug for drift | 25 år |

Afskrivninger indregnes i totalindkomstopgørelsen som en særskilt post.

Afskrivningsmetode og brugstid revurderes årligt og ændres, hvis der er sket en væsentlig ændring i forhold eller forventninger. Ved ændring i afskrivningsperioden indregnes virkningen fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssigt skøn.

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyntagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Scrapværdien fastsættes på anskaffelsestidspunktet og revurderes årligt. Overstiger scrapværdien aktivets regnskabsmæssige værdi, ophører afskrivning.



Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle aktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i totalindkomstopgørelsen under andre driftsindtægter henholdsvis andre driftsomkostninger.

Leasingkontrakter

Et leasingaktiv og en leasingforpligtelse indregnes i balancen, når koncernen i henhold til en indgået leasingaftale vedrørende et specifikt identificerbart aktiv får stillet leasingaktivet til rådighed i leasingperioden, og når koncernen opnår ret til stort set alle de økonomiske fordele fra brugen af det identificerede aktiv og retten til at bestemme over brugen af det identificerede aktiv.

Leasingforpligtelser måles ved første indregning til nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser tilbagediskonteret med en alternativ lånerente. Leasingforpligtelsen måles til amortiseret kostpris under den effektive rentes metode. Leasingforpligtelsen genberegnes, når der er ændringer i de underliggende kontraktuelle pengestrømme fra ændringer i koncernens vurdering af, om en forlængelses- eller opsigelsesoption med rimelig sandsynlighed forventes udnyttet.

Leasingaktivet måles ved første indregning til kostpris, hvilket svarer til værdien af leasingforpligtelsen. Efterfølgende måles aktivet til kostpris fratrasket akkumulerede af- og nedskrivninger. Leasingaktivet afskrives over den korteste af leasingperioden og leasingaktivets brugstid. Afskrivningerne indregnes lineært i totalindkomstopgørelsen.

Leasingaktivet justeres for ændringer i leasingforpligtelsen som følge af ændringer i vilkårene i leasingaftalen eller ændringer i kontraktens pengestrømme i takt med ændringer i et indeks eller en rente.

Leasingaktiver afskrives lineært over den forventede lejeperiode, der udgør:

- Lejede lokaler 5 år

Koncernen har valgt at undlade at indregne leasingaktiver med lav værdi og kortfristede leasingaftaler i balancen. I stedet indregnes leasingydelser vedrørende leasingaftaler lineært i totalindkomstopgørelsen.

Nedskrivning af aktiver

Immaterielle, materielle og finansielle anlægsaktiver testes for tab ved værdiforringelse (øvrige aktiver er omfattet af IFRS 9), når der er indikation for, at den regnskabsmæssige værdi muligvis ikke kan genindvindes. Et tab ved værdiforringelse indregnes med det beløb, hvormed aktivets regnskabsmæssige værdi overstiger genindvindingsværdien, dvs. den højeste værdi af aktivets nettosalgspris eller nytteværdi. Nytteværdien opgøres til nutidsværdien af det forventede fremtidige cash flow med anvendelse af en diskonteringsfaktor, som afspejler markedets aktuelle afkastkrav. Med henblik på vurdering af værdiforringelse grupperes aktiverne i den mindste gruppe af aktiver, der frembringer selvstændige identificerbare pengestrømme (pengestrømsfrembringende enheder). Se videre note 26 Rentabilitet.

Tab ved værdiforringelse indregnes i totalindkomstopgørelsen.

Egenkapital

Udbytte, som ledelsen foreslår uddelt for regnskabsåret, vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Aktuel skat og udskudt skat

Sund & Bælt Holding A/S og de sambeskattede selskaber hæfter for indkomstskatter mv. for de sambeskattede selskaber og for eventuelle forpligtelser til at indeholde kildeskat på renter, royalties og udbytter for de sambeskattede selskaber.

Aktuelle skatteforpligtelser og tilgodehavende aktuel skat indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst, reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster samt for betalte aconto skatter.

Tilgodehavende og skyldig sambeskatningsbidrag indregnes i balancen under selskabsskat.



Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gælds metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. I de tilfælde, hvor opgørelse af skatteværdien kan foretages efter forskellige beskatningsregler, måles udskudt skat på grundlag af den af ledelsen planlagte anvendelse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførselsberettigede skattemæssige underskud, indregnes under andre langfristede aktiver med den værdi, hvortil de forventes at blive anvendt, enten ved udligning i skat af fremtidig indtjening eller ved modregning i udskudte skatteforpligtelser inden for samme juridiske skatteenhed og jurisdiktion.

Saldi under selskabsskattelovens rentefradragsbegrænsningsregler er fordelt mellem sambeskattede selskaber efter den indgåede sambeskatningsaftale. Udskudte skatteforpligtelser vedrørende disse saldi indregnes i balancen, mens skatteaktiver alene indregnes, hvis kriterierne for udskudte skatteaktiver er opfyldt.

Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne eliminerings af urealiserede koncerninterne avancer og tab.

Pensionsforpligtelser

Koncernen har indgået bidragsbaserede pensionsaftaler og lignende aftaler med koncernens ansatte.

Bidragsbaserede pensionsordninger indregnes i totalindkomstopgørelsen i den periode, hvori de optjenes. Skyldige indbetalinger medtages i balancen under anden gæld. Eventuelle forudbetalte indbetalinger medtages i balancen under tilgodehavender.

Andre gældsforpligtelser

Andre finansielle forpligtelser måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Pengestrømsopgørelsen

Koncernens pengestrømsopgørelse er opstillet efter den indirekte præsentationsmetode med udgangspunkt i posterne i årets totalindkomstopgørelse. Koncernens pengestrømsopgørelse viser pengestrømme for året, årets forskydning i likvide midler samt koncernens likvide midler ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som resultat før finansielle poster reguleret for ikke-likvide resultatposter, beregnede selskabsskatter samt ændring i driftskapitalen. Driftskapitalen omfatter de driftsrelaterede balanceposter under omsætningsaktiver og kortfristet gæld.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter køb og salg af immaterielle, materielle og finansielle aktiver samt modtaget udbytte fra fællesledet virksomhed.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter låntagning, afdrag på gæld, tilbagebetaling af leasingforpligtelser, finansieringsposter samt udbytte til aktionær.

Likvider består af likvide beholdninger og værdipapirer, der på anskaffelsestidspunktet har en restløbetid under tre måneder, og som uden hindring kan omsættes til likvide beholdninger, og hvorpå der kun er ubetydelige risici for værdiændringer.



Nøgletal

De i hoved- og nøgletalsoversigten anførte nøgletal er beregnet således:

Overskudsgrad:	Resultat af primær drift (EBIT) i procent af omsætningen.
Afkastgrad:	Resultat af primær drift (EBIT) i procent af de samlede aktiver.
Anlæggens afkast:	Resultat af primær drift (EBIT) i procent af investeringen i vej- og jernbaneanlæg

Note 2 Væsentlige regnskabsmæssige estimater og skøn

Ved opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af visse aktiver og forpligtelser kræves skøn over, hvorledes fremtidige begivenheder påvirker værdien af disse aktiver og forpligtelser på balancedagen. Skøn, der er væsentlige for regnskabsaflæggelsen, foretages blandt andet ved opgørelse af af- og nedskrivninger af vej- og jernbaneanlæg samt beregning af dagsværdi for visse finansielle aktiver og forpligtelser.

Afskrivning af vej- og jernbaneanlæg er baseret på en vurdering af anlæggene i hovedbestanddele og deres brugstid. Der foretages et løbende skøn over aktivernes brugstid. En forandring heri vil medføre en væsentlig påvirkning af resultatet, men har ingen betydning for pengestrømme. For visse finansielle aktiver og forpligtelser sker et skøn af forventet fremtidig inflation ved beregning af dagsværdi.

Opgørelsen af dagsværdien på finansielle instrumenter er forbundet med skøn for den relevante diskonteringsrente for selskabet, volatiliteter på referencerenter og valuta for finansielle instrumenter med optionalitet i betalingsstrømmene samt skøn for den fremtidige inflationsudvikling for realrentelån og -swaps. De foretagne skøn til opgørelse af dagsværdier og nedskrivningsbehov er i videst muligt omfang hægtet op på observerbare markedsdata og løbende vurderet med aktuelle prisindikationer, jf. note 1 Anvendt regnskabspraksis.

I forbindelse med opgørelsen af udskudt skat foretages et skøn for den fremtidige udnyttelse af fremførbare skattemæssige underskud og beskårne nettofinansieringsudgifter, som er baseret på den forventede fremtidige indtjening i koncernen samt den forventede levetid på anlægsaktiverne. Det foretagne skøn er så vidt mulig baseret på observerbare markedsdata og løbende vurderet med inflationsudvikling og aktuelle kursindikationer, jf. note 23 Udskudt skat.

Anlæg i A/S Øresund og Øresundsbro Konsortiet I/S anses som en pengestrømsgenererende enhed, idet selskabernes vej- og jernbaneanlæg fungerer som én samlet enhed.

Anlæg i A/S Storebælt anses som en pengestrømsgenererende enhed, idet selskabets vej- og jernbaneanlæg fungerer som én samlet enhed.

Note 3 Segmentoplysninger

Nedenfor er angivet de oplysninger, som også skal oplyses selvom der kun er et segment, jf. note 1 Anvendt regnskabspraksis.

Nettoomsætningen på "Vej" omfatter betaling pr. køretøj, der passerer forbindelsen, mens nettoomsætningen på "Jernbane" omfatter betaling for aktuelt antal kørte tog fra Banedanmark, og denne nettoomsætning indeholder således nettoomsætning til én kunde, som beløber sig til mere end 10 pct. af koncernens samlede nettoomsætning.

Hele omsætningen i koncernen er genereret i Danmark.

Koncernen er ud over betalingen fra Banedanmark i nettoomsætningen "Jernbane" ikke afhængig af enkelte større kunder og har herunder ingen transaktioner med enkelte kunder, der beløber sig til 10 pct. af koncernens nettoomsætning eller derover.



Note 4 Nettoomsætning

Indtægter fra salg af tjenesteydelser indregnes i takt med, at ydelserne leveres, og såfremt indtægter kan opgøres pålideligt og forventes modtaget. Indtægter måles ekskl. moms, afgifter og rabatter i forbindelse med salget. Nettoomsætningen omfatter indtægter fra vej- og jernbaneanlæg og havneafgifter for brug af havneanlæg.

Omsætning fra vejanlæg omfatter betaling pr. køretøj, der passerer Storebæltsforbindelsen. Betaling opkræves kontant, via betalingskort, ved efterfølgende fakturering eller som forudbetaling. Forudbetalte ture indtægtsføres i takt med, at de forbruges. Taksterne på Storebæltsforbindelsen fastsættes af Transportministeren.

Omsætning fra jernbaneanlæg omfatter betaling fra Banedanmark for benyttelse af jernbaneanlæggene. Jernbanevederlagets størrelse over Storebælt er baseret på faktisk trafik og jernbanevederlagets størrelse over Øresund fastsættes af Transportministeren.

Sund & Bælt koncernen

Specifikation af nettoomsætning	A/S Storebælt	A/S Øresund	Øvrige selskaber	2020
Nettoomsætning, vej	2.578	0	0	2.578
Nettoomsætning, jernbane	295	20	0	315
Nettoomsætning, havne	30	0	0	30
Nettoomsætning, øvrige	0	0	47	47
Nettoomsætning i alt	2.902	20	47	2.969

Sund & Bælt koncernen

Specifikation af nettoomsætning	A/S Storebælt	A/S Øresund	Øvrige selskaber	2019
Nettoomsætning, vej	2.916	0	0	2.916
Nettoomsætning, jernbane	292	40	0	333
Nettoomsætning, havne	28	0	0	28
Nettoomsætning, øvrige	0	0	27	27
Nettoomsætning i alt	3.236	40	27	3.304

I Sund & Bælt Holding A/S består nettoomsætningen af modtagne vederlag fra dattervirksomheder på 142 mio. kr. (2019: 127 mio. kr.) samt fra indtægter fra Miljøzoner på 17 mio. kr. i 2020 (2019: 0 mio. kr.).



Note 6 Personaleomkostninger

I personaleomkostninger indgår de samlede omkostninger til medarbejdere, direktion og bestyrelse. De samlede omkostninger omfatter direkte lønomkostninger, pensionsbetalinger, uddannelse og andre direkte personalerelaterede omkostninger.

Personaleomkostninger omkostningsføres i den periode, hvor arbejdet er udført. Det samme gælder omkostninger til lønrelaterede skatter, optjent feriegodtgørelse og lignende omkostninger.

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
98	102	Løn og vederlag	227	203
9	9	Pensionsbidrag	18	14
2	2	Social forsikring	5	5
2	2	Øvrige personaleomkostninger	7	8
110	115	Personaleomkostninger i alt	257	230
0	-4	Indregnet i immat. anlægsaktiver under udførelse	-4	0
0	0	Indregnet i mat. anlægsaktiver under udførelse	-107	-87
110	111	Personaleomkostninger iht. totalindkomstopgørelsen	146	143
140	206	Gennemsnitlig antal ansatte	306	274
144	269	Antal ansatte ultimo	310	301

Vederlag til direktionen 1.000 kr.

	Fast løn	Pensioner	Ikke Monetære ydelser	I alt
2020				
Mikkel Hemmingsen	2.591	437	3	3.031
Claus F. Baunkjær	2.604	139	3	2.746
Øvrig direktion (5 personer)	5.546	555	324	6.425
I alt	10.741	1.131	330	12.202
2019				
Mikkel Hemmingsen	2.374	398	3	2.775
Øvrig direktion (5 personer)	5.023	502	324	5.849
I alt	7.397	900	327	8.624

For de to direktører, som er anmeldt til Erhvervsstyrelsen, er der i tilfælde af opsigelse fra selskabets side indgået aftale om godtgørelse på 12 måneders løn.

Et af medlemmerne i øvrig direktion, er ansat i den fællesledet virksomhed, hvorfor halvdelen af vederlaget er medtaget i beløbet.



Note 8 Finansielle poster

Koncernen indregner ændringer i dagsværdien af finansielle aktiver og forpligtelser via totalindkomstopgørelsen. Forskellen i dagsværdi mellem statusdagene udgør de totale finansielle poster, der opdeles i værdireguleringer og nettofinansomkostninger, hvor sidstnævnte indeholder renteindtægter og -udgifter.

Nettofinansomkostningerne indeholder periodiserede nominelle/reale kuponrenter, realiserede inflationsopskrivninger og amortisering af over-/underkurser, mens præmier og forventede inflationsopskrivninger indgår i værdireguleringer.

Værdireguleringerne indeholder realiserede og urealiserede kursgevinster og tab på finansielle aktiver og forpligtelser samt tilsvarende valutakursgevinster og -tab.

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
		Finansielle indtægter		
1.600	1.600	Indtægter fra kapitalinteresser	0	0
1	0	Renteindtægter, værdipapirer, banker mv.	3	1
0	0	Renteindtægter, finansielle instrumenter	116	0
1.601	1.600	Finansielle indtægter i alt	119	1
		Finansielle omkostninger		
0	5	Renteomkostninger, lån	-309	-336
0	0	Renteomkostninger, finansielle instrumenter	-135	0
0	0	Øvrige finansielle poster, netto	-3	-2
0	5	Finansielle omkostninger i alt	-448	-338
1.601	1.605	Nettofinansieringsomkostninger	-329	-338
		Værdireguleringer, netto		
0	0	- Værdipapirer	-8	3
8	-3	- Lån	-405	-418
0	0	- Valuta- og renteswaps	-1.264	-1.344
0	0	- Valutaoptioner	0	-1
0	0	- Øvrige værdireguleringer	1	-407
8	-3	Værdireguleringer, netto	-1.676	-2.167
1.609	1.602	Finansielle poster i alt	-2.004	-2.504
0	0	Af finansielle poster udgør finans. instrum.	-1.399	-1.345
0	0	Indregnet i mat. anlægsaktiver under udførelse	534	70

I renteomkostninger indgår provision til den danske stat på 72 mio. kr., heraf er 25 mio. kr. indregnet under materielle anlægsaktiver under udførelse (provision udgjorde 68 mio. kr. i 2019, hvoraf 22 mio. kr. var indregnet under materielle anlægsaktiver under udførelse).

Nettofinansieringsomkostningerne er for koncernen 9 mio. kr. lavere i 2020 sammenholdt med 2019, hvilket dels skyldes gennemslaget af det fortsatte fald i markedsrenter, dels lavere inflationsopskrivning.



Note 9 Skat

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
78	102	Aktuel skat	-22	0
-73	-94	Ændring i udskudt skat	-59	9
-22	8	Regulering aktuel skat, tidligere år	-37	2
22	-8	Regulering udskudt skat, tidligere år	37	-2
5	7	Skat i alt	-82	9
		Skat af årets resultat sammensættes således:		
-347	-343	Beregnet 22 pct. skat af årets resultat	9	13
352	351	Andre reguleringer *)	-91	-4
5	7	I alt	-82	9
0,3	0,5	Effektiv skatteprocent	198,6	16,1

*) Reguleringen i Sund & Bælt Holding A/S relateres til modtaget udbytte fra datterselskab.

Note 10 Software

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
39	143	Kostpris primo	238	123
104	52	Årets tilgang	70	116
0	-5	Årets afgang	-5	0
143	189	Kostpris ultimo	303	238
7	11	Af- og nedskrivninger primo	70	57
4	26	Årets af- og nedskrivninger	37	13
0	-5	Afskrivninger på afhændede aktiver	-5	0
11	32	Af- og nedskrivninger ultimo	103	70
131	157	Regnskabsmæssig værdi	201	168
0	0	Afskrivninger indregnet i anlæg under udførelse	3	2



Note 11 Vejanlæg

Anlæg under udførelse omfatter vej- og jernbaneanlæg i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen.

	Direkte aktiverede omkost- ninger	Værdi af eget arbejde	Finansie- ringsom- kostninger (netto)	Anlæg under udførelse	I alt 2020	I alt 2019
Sund & Bælt koncernen						
Kostpris primo	14.464	997	4.565	2.172	22.198	21.827
Korrektion til primo	0	-1	-2	1	-1	0
Årets tilgang	55	0	0	549	604	385
Årets afgang	-96	0	0	0	-96	-15
Overførsler i årets løb	0	0	0	0	0	0
Kostpris ultimo	14.424	996	4.564	2.722	22.706	22.197
Af- og nedskrivninger primo	4.128	220	1.000	0	5.347	5.107
Årets af- og nedskrivninger	200	10	46	0	256	254
Afskrivninger på afhændede aktiver	-89	0	0	0	-89	-14
Af- og nedskrivninger ultimo	4.239	230	1.046	0	5.514	5.347
Regnskabsmæssig værdi	10.185	766	3.518	2.722	17.191	16.850

I anlæg under udførelse er finansieringsomkostninger eksklusive finansielle værdireguleringer i året indregnet med en indtægt på 1,6 mio. kr. (2018: udgift på 3,3 mio. kr.). Samtlige finansieringsomkostninger eksklusive finansielle værdireguleringer i de selskaber, der har anlæg under udførelse, er medgået til aktivet og derfor aktiveret.

Femern A/S modtager EU-tilskud til dækning af omkostninger, og dette tilskud er indregnet i balancen. I Femern A/S er i 2019 indregnet en indtægt på 68 mio. kr.

I de af A/S Femern Landanlæg afholdte omkostninger på 3.890 mio. kr. (2018: 2.791 mio. kr.) er modregnet EU-tilskud på 658 mio. kr. (2018: 447 mio. kr.), hvoraf 211 mio. kr. er indregnet i 2019.



Note 12 Jernbaneanlæg

	Direkte aktiverede omkost- ninger	Værdi af eget arbejde	Finansie- ringsom- kostninger (netto)	Anlæg under udførelse	I alt 2020	I alt 2019
Sund & Bælt koncernen						
Kostpris primo	17.410	567	5.521	5.357	28.854	27.669
Årets tilgang	23	0	0	1.849	1.872	1.474
Modtagne EU-tilskud	0	0	0	-226	-226	-279
Årets afgang	-64	0	0	0	-64	-10
Overførsler i årets løb	0	0	0	0	0	0
Kostpris ultimo	17.368	567	5.521	6.980	30.436	28.854
Af- og nedskrivninger primo	5.933	203	1.966	0	8.101	7.639
Korrektion til primo	0	0	0	0	0	0
Årets af- og nedskrivninger	362	8	86	0	456	472
Afskrivninger på afhændede aktiver	-64	0	0	0	-64	-10
Af- og nedskrivninger ultimo	6.231	211	2.052	0	8.494	8.101
Regnskabsmæssig værdi	11.137	356	3.470	6.980	21.942	20.753

Note 13 Havneanlæg

	2020	2019
Sund & Bælt koncernen		
Kostpris primo	354	352
Årets tilgang	3	6
Årets afgang	0	-4
Kostpris ultimo	357	354
Af- og nedskrivninger primo	173	163
Årets af- og nedskrivninger	13	14
Afskrivninger på afhændede aktiver	0	-4
Af- og nedskrivninger ultimo	186	173
Regnskabsmæssig værdi	170	181

Note 14 Grunde og bygninger

	2020	2019
Sund & Bælt koncernen		
Kostpris primo	179	166
Årets tilgang	0	13
Årets afgang	-1	0
Kostpris ultimo	178	179
Af- og nedskrivninger primo	88	82
Årets af- og nedskrivninger	7	7
Afskrivninger på afhændede aktiver	-1	0
Af- og nedskrivninger ultimo	94	88
Regnskabsmæssig værdi	84	91



Note 15 Andre anlæg, driftsmidler og inventar

	Drifts- midler og inventar	Indretning af lejede lokaler	I alt 2020
Sund & Bælt koncernen			
Kostpris primo	221	67	288
Årets tilgang	31	6	36
Årets afgang	-3	0	-3
Kostpris ultimo	249	73	321
Af- og nedskrivninger primo	173	60	234
Årets af- og nedskrivninger	16	3	19
Af- og nedskrivninger ultimo	190	63	253
Regnskabsmæssig værdi	59	10	68

	Drifts- midler og inventar	Indretning af lejede lokaler	I alt 2019
Sund & Bælt koncernen			
Kostpris primo	205	66	271
Årets tilgang	19	1	21
Årets afgang	-3	0	-3
Kostpris ultimo	221	67	288
Af- og nedskrivninger primo	161	54	215
Årets af- og nedskrivninger	15	6	22
Afskrivninger på afhændede aktiver	-3	0	-3
Af- og nedskrivninger ultimo	173	60	234
Regnskabsmæssig værdi	48	7	55

	Drifts- midler og inventar	Indretning af lejede lokaler	I alt 2020
Sund & Bælt Holding A/S			
Kostpris primo	7	37	44
Årets tilgang	8	0	9
Kostpris ultimo	16	37	53
Af- og nedskrivninger primo	3	29	33
Årets af- og nedskrivninger	2	3	4
Af- og nedskrivninger ultimo	5	32	37
Regnskabsmæssig værdi	11	5	16



Sund & Bælt Holding A/S	Drifts- midler og inventar	Indretning af lejede lokaler	I alt 2019
Kostpris primo	8	35	43
Årets tilgang	0	1	2
Årets afgang	-1	0	-1
Kostpris ultimo	7	37	44
Af- og nedskrivninger primo	3	23	26
Årets af- og nedskrivninger	1	6	7
Afskrivninger på afhændede aktiver	-1	0	-1
Af- og nedskrivninger ultimo	3	29	33
Regnskabsmæssig værdi	4	7	11

Note 16 Leasingaktiver

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
0	101	Kostpris primo	101	0
101	0	Korrektion til primo	0	101
101	101	Kostpris ultimo	101	101
0	20	Af- og nedskrivninger primo	20	0
20	20	Årets af- og nedskrivninger	20	20
20	40	Af- og nedskrivninger ultimo	40	20
81	61	Regnskabsmæssig værdi	61	81
Leasingforpligtelser				
Forfald af leasingforpligtelser				
20	20	Under 1 år	20	20
41	41	Mellem 1 til 3 år	41	41
20	0	Mellem 3 til 5 år	0	20
0	0	Over 5 år	0	0
81	61	Total ikke-diskonteret leasingsforpligtelse ultimo	61	81
Leasingsforpligtelse indregnet i balance				
20	20	Kortfristet	20	20
61	41	Langfristet	41	61



Note 17 Lån til entreprenører

I henhold til anlægskontrakt og tillægsaftale med entreprenørerne stilles lånefacilitet til rådighed. Første tranche af lånefacilitet blev udbetalt i 2019.

Lån afdrages løbende over 36 måneder et år efter optagelse.

Sund & Bælt koncernen		
	2020	2019
Langfristet	174	137
Kortfristet	91	0
I alt	265	137

Note 18 Kapitalandele i dattervirksomhed

Kapitalandele i dattervirksomheder måles til kostpris eller eventuel lavere genindvindingsværdi.

Sund & Bælt Holding A/S		
	2020	2019
Kostpris primo	976	976
Årets kapitalindskud	0	0
Kostpris ultimo	976	976
Regnskabsmæssig værdi	976	976

	Hjemsted	Ejerandel	Selskabs-kapital	Egen-kapital	Resultat	Udbetalt udbytte	Egen-kapital
A/S Storebælt	København	100 pct	355	4.007	3.107	-1.600	5.514
A/S Øresund	København	100 pct	5	-6.416	-293	0	-6.709
A/S Femern Landanlæg	København	100 pct	500	-130	-574	0	-704
Sund & Bælt Partner A/S	København	100 pct	5	11	0	0	11
BroBizz A/S	København	100 pct	30.000	123.436	-391	0	123.046
I alt			30.865	120.908	1.849	-1.600	121.157

Datterselskabernes aktivitet

A/S Storebælt	Den primære opgave er at eje og drive den faste forbindelse over Storebælt.
A/S Øresund	Den primære opgave er at eje og drive den faste forbindelse over Øresund med tilhørende landanlæg.
A/S Femern Landanlæg	Det primære formål er at eje og koordinere projekterings- og anlægsarbejderne, herunder træffe andre nødvendige dispositioner vedrørende udbygning og opgradering af de tilhørende landanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt. Selskabets formål er tillige at eje alle aktier i Femern A/S.
Sund & Bælt Partner A/S	Den primære opgave er at yde bygherrerådgivning vedrørende infrastrukturprojekter i ind- og udland. Tillige yder selskabet rådgivning vedrørende trafikplanlægning og finansiell planlægning.
BroBizz A/S	Den primære opgave er at virke som udsteder af bl.a. Bizz og nummerpladebetaling til anvendelse af bl.a. brugerbetalt infrastruktur. Selskabets formål er tillige at eje alle aktier i BroBizz Operatør A/S.



Note 19 Kapitalandele i fællesledet virksomhed

Kapitalandele i fællesledet virksomhed måles i balancen efter equity-metoden, hvorefter den forholds-mæssige andel af virksomhedens opgjorte regnskabsmæssige værdi bliver indregnet. Eventuelle tab på kapitalandele indregnes under hensatte forpligtelser i balancen.

Øresundsbro Konsortiet I/S er en fællesledet virksomhed af A/S Øresund og SVEDAB AB. Der er tale om et delt ejeskab såvel juridisk som stemmerettighedsmæssigt. Endvidere hæfter de to ejere solidarisk over for den fælleslede virksomheds forpligtelser, og ejerne har ikke mulighed for at overdrage rettigheder eller forpligtelser mellem hinanden uden forudgående samtykke fra den anden part.

Øresundsbro Konsortiet I/S har hjemsted i København/Malmø, og Sund & Bælt koncernens ejerandel er 50 pct.

	Sund & Bælt koncernen	
	2020	2019
Værdier af kapitalandel, primo	1.321	894
Andel af årets resultat	223	427
Kapitalandel, ultimo	1.544	1.321
Overført til hensættelser, primo	0	0
Overført til hensættelser, ultimo	0	0
Værdi af kapitalandel, ultimo	1.544	1.321

Hovedtal fra fællesledet virksomhed

Driftsindtægter	1.522	2.011
Driftsomkostninger	-251	-261
Afskrivninger	-348	-290
Finansielle poster	-122	-179
Værdiregulering	-355	-426
Resultat og totalindkomst	446	855
Kortfristede aktiver	2.659	1.969
- Heraf likvider	176	1
Langfristede aktiver	14.663	14.867
Egenkapital	3.087	2.641
Kortfristede forpligtelser	3.201	6.109
- Heraf kortfristede finansielle forpligtelser	3.131	4.942
Langfristede forpligtelser	11.033	8.086
- Heraf langfristede finansielle forpligtelser	11.033	8.086
Eventualforpligtelser	98	94

Årets resultat i Øresundsbro Konsortiet I/S udgør et overskud på 446 mio. kr. (2019: 855 mio. kr.). Koncernens andel af årets resultat i Øresundsbro Konsortiet I/S på 223 mio. kr. (2019: 427 mio. kr.) er indregnet i totalindkomstopgørelsen som Resultatandel i fællesledet virksomhed.



Note 20 Tilgodehavender

Tilgodehavender fra salg måles til amortiseret kostpris. Tilgodehavender fra salg omfatter kundetilgodehavender, mellemværender med betalingskortselskaber og tilgodehavende banevederlag.

Der foretages nedskrivning til imødegåelse af tab, hvor det vurderes, at et individuelt tilgodehavende eller en portefølje af tilgodehavender er værdiforringet. Nedskrivninger er fastsat baseret på historiske tabserfaringer og fremtidige forventede tab. Pr. 31. december 2020 indgik der i de samlede kundetilgodehavender på 282 mio. kr. reservation for usikre tilgodehavender på 5 mio. kr., hvilket dermed udgør den beregnede risiko for kundetab. Den bogførte værdi af tilgodehavender repræsenterer dermed den forventede realiserbare værdi. Der er ingen væsentlige forfaldne tilgodehavender, som ikke er nedskrevet.

Tilgodehavender omfatter også tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder, a conto skat, EU-tilskud og andre tilgodehavender.

Andre tilgodehavender måles til nutidsværdien af de beløb, der forventes modtaget.

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
3	24	Fra salg og tjenesteydelser	282	359
201	49	Virksomhedsdeltagere	0	0
1	1	Tilgodehavender, Øresundsbro Konsortiet I/S	1	0
19	36	A conto skat	36	19
0	0	Tilgodehavende, EU-tilskud	433	161
7	5	Andre tilgodehavender	167	54
232	115	Tilgodehavender i alt	920	592

Forventet tab på tilgodehavender

1.000 kr.	Vægtet tabs-	Tilgode- havende	Forventet tab	Total 2020
Ikke-forfaldne saldi	0,2%	233.315	-407	233.722
Under 30 dage	0,7%	38.416	-272	38.689
Mellem 30 og 90 dage	12,8%	1.803	-231	2.033
Over 90 dage	92,5%	3.965	-3.667	7.632
I alt	1,6%	277.499	-4.578	282.077

1.000 kr.	Vægtet tabs-	Tilgode- havende	Forventet tab	Total 2019
Ikke-forfaldne saldi	0,1%	286.259	-296	286.555
Under 30 dage	0,6%	67.220	-424	67.643
Mellem 30 og 90 dage	21,9%	686	-150	837
Over 90 dage	141,7%	1.763	-2.498	4.261
I alt	0,9%	355.928	-3.368	359.296



Note 23 Udskudt skat

Som følge af regnskabsmæssig aktivering af finansieringsomkostningerne i anlægsperioden i A/S Storebælt og A/S Øresund er den regnskabsmæssige værdi af anlæg højere end den skattemæssige værdi.

Udskudt skat bliver udlignet i takt med, at de bagvedliggende aktiver og passiver realiseres, herunder at selskaberne i sambeskatningen under Sund & Bælt Holding A/S realiserer positive skattepligtige indkomster. Koncernen har varetaget opførelsen af den faste forbindelse over Storebælt og Øresund, og i anlægsperioden har selskaberne realiseret skattemæssige underskud, idet indtægtsgrundlaget først kan realiseres, når forbindelserne er klar til brug. Udnyttelsen af selskabernes fremførbare underskud strækker sig over en længere periode end 5 år, men idet de væsentligste bestanddele af selskabernes materielle anlægsaktiver har en skønnet levetid på 100 år, så vurderes det forsvarligt at indregne skatteværdien af de fremførbare underskud og de beskærne nettofinansieringsudgifter uden nedskrivning.

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
281	316	Saldo, primo	-873	-880
-73	-94	Årets udskudte skat	-59	9
22	-8	Regulering udskudt skat, tidligere år	37	-2
86	0	Andre reguleringer	0	0
316	214	Saldo, ultimo	-895	-873
Udskudt skat vedrører:				
8	-20	Immaterielle og materielle aktiver	-2.048	-1.782
0	0	Materielle aktiver Øresundbro Konsortiet I/S	-317	-271
0	0	Hensættelse til tab på debitorer	1	0
302	229	Beskærne nettofinansieringsudgifter	1.077	697
7	4	Skattemæssigt underskud	392	483
316	214	I alt	-895	-873

Forskelle i årets løb:

	Primo 2019	Årets regule- ringer 2019	Ultimo 2019	Årets regule- ringer 2020	Ultimo 2020
Sund & Bælt koncernen					
Immaterielle og materielle aktiver	-1.543	-239	-1.782	-267	-2.048
Materielle aktiver Øresundbro Konsortiet I/S	-214	-57	-271	-46	-317
Hensættelse til tab på debitorer	0	0	0	1	1
Beskærne nettofinansieringsudgifter	412	284	697	381	1.077
Skattemæssigt underskud	465	19	483	-92	392
I alt	-880	8	-873	-22	-895

Forskelle i årets løb:

	Primo 2019	Årets regule- ringer 2019	Ultimo 2019	Årets regule- ringer 2020	Ultimo 2020
Sund & Bælt Holding A/S					
Immaterielle og materielle aktiver	7	1	8	-28	-20
Beskærne nettofinansieringsudgifter	269	32	302	-72	229
Skattemæssigt underskud	4	2	7	-2	4
I alt	281	36	316	-102	214



Note 24 Nettogæld

Sund & Bælt koncernen

Dagsværdihierarki	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total 2020	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total 2019
Obligationer	10.674	0	0	10.674	11.373	500	0	11.872
Derivater, aktiver	0	2.198	0	2.198	0	2.341	0	2.341
Finansielle aktiver	10.674	2.198	0	12.871	11.373	2.840	0	14.213
Obligationslån og gæld	-52.183	-1.621	0	-53.804	-49.513	-2.953	0	-52.465
Derivater, passiver	0	-5.567	0	-5.567	0	-4.331	0	-4.331
Finansielle passiver	-52.183	-7.188	0	-59.372	-49.513	-7.283	0	-56.796

Sund & Bælt koncernen

Nettogæld fordelt på valuta	EUR	DKK	Øvrige valutaer	Total 2020	EUR	DKK	Øvrige valutaer	Total 2019
Likvide beholdninger	-6	499	29	522	-131	637	13	518
Investeringer	7.979	2.695	0	10.674	8.161	3.711	0	11.872
Finansielle aktiver	7.973	3.194	29	11.196	8.029	4.348	13	12.390
Obligationslån og gæld	-1.098	-52.457	-249	-53.804	-1.125	-49.768	-1.572	-52.465
Valuta- og renteswaps	-5.592	1.974	249	-3.369	-6.042	2.478	1.574	-1.990
Valutaterminer	1.318	-1.318	0	0	-448	448	0	0
Periodiserede renter	-96	518	0	422	-115	416	0	301
Finansielle passiver	-5.468	-51.284	0	-56.752	-7.731	-46.425	1	-54.155
Nettogæld i alt (dagsværdi)	2.505	-48.090	29	-45.556	298	-42.077	14	-41.764

Ovenstående indgår i følgende regnskabsposter:

2020

Øvrige valutaer udgøres af:	AUD	GBP	JPY	NOK	SEK	USD	I alt
Likvide beholdninger	0	1	0	22	5	0	29
Investeringer	0	0	0	0	0	0	0
Obligationslån og gæld	0	0	-236	0	0	-13	-249
Valuta- og renteswaps	0	0	236	0	0	13	249
Valutaterminer	0	0	0	0	0	0	0
Valutaoptioner	0	0	0	0	0	0	0
Periodiserede renter	0	0	0	0	0	0	0
I alt	0	1	0	22	5	0	29

2019

Øvrige valutaer udgøres af:	AUD	GBP	JPY	NOK	SEK	USD	I alt
Likvide beholdninger	0	1	0	6	6	0	13
Investeringer	0	0	0	0	0	0	0
Obligationslån og gæld	0	0	-962	0	-566	-44	-1.572
Valuta- og renteswaps	0	0	963	0	566	44	1.574
Valutaterminer	0	0	0	0	0	0	0
Valutaoptioner	0	0	0	0	0	0	0
Periodiserede renter	0	0	0	0	0	0	0
I alt	0	1	1	6	6	0	14



	Derivater aktiver	Derivater passiver	Total 2020	Derivater aktiver	Derivater passiver	Total 2019
Renteswaps	1.779	-5.537	-3.758	1.671	-4.238	-2.567
Valutaswaps	418	-30	388	670	-94	576
Terminsforretninger	0	0	0	0	0	0
Valutaoptioner	0	0	0	0	0	0
Bruttoværdi derivater	2.198	-5.567	-3.370	2.341	-4.331	-1.990
Periodiserede renter, finansielle instrumenter	741	-269	472	664	-300	364
Modregning jf. IAS32	0	0	0	0	0	0
Bruttoværdi total	2.938	-5.836	-2.898	3.005	-4.631	-1.626
Modregningsmuligheder ved default ¹⁾	-1.283	1.283	0	-1.557	1.557	0
Sikkerhedsstillelser	-1.187	3.596	2409	-1.247	2.323	1076
Nettoværdi total	469	-958	-490	201	-751	-550

¹⁾ Note: Modregningsmuligheder omfatter netting af derivatkontrakter, der giver adgang til udligning af positive og negative markedsværdier til et samlet nettoafregningsbeløb.

Periodiserede renter

Periodeafgrænsningsposter	Aktiver	Passiver	Total 2020	Aktiver	Passiver	Total 2019
Bank	0	0	0	0	0	0
Investering	26	-3	23	30	-3	27
Gæld	12	-84	-73	11	-102	-91
Renteswaps	723	-269	454	631	-300	331
Valutaswaps	17	0	17	34	0	34
Terminsforretninger	0	0	0	0	0	0
I alt	779	-357	422	706	-405	300

Rentebærende nettogæld

Selskab	Tilbage- betaling af gæld		Tilbagebetalingstid antal år		Rentebærende nettogæld mia. kr	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
A/S Storebælt	2032	2032	34	34	18,5	18,9
A/S Øresund	2044	2045	46	47	11,2	11,0
A/S Femern Landanlæg	*)	*)	33	33	4,4	3,3
Femern A/S	*)	*)	33	33	5,3	3,5
Øresundsbro Konsortiet I/S	2050	2050	50	50	10,4	11,5

Selskab	Finansieringsomkostning ekskl. værdiregulering pct p.a		Finansieringsomkostning inkl. værdiregulering pct p.a	
	2020	2019	2020	2019
A/S Storebælt	0,76	0,68	0,24	2,01
A/S Øresund	1,32	1,43	3,26	5,70
A/S Femern Landanlæg	0,29	-0,07	30,15	37,47
Femern A/S	1,56	1,93	12,20	13,68
Øresundsbro Konsortiet I/S	1,19	1,71	4,67	5,20



Afstemning af forskydning i finansielle forpligtelser	Kortfristet gæld	Langfristet gæld	Derivater aktiver	Derivater passiver	I alt 2020
Primo 2020	-4.995	-46.774	2.341	-4.331	-53.760
Pengestrømme	5.005	-5.712	-485	521	-671
Betalte rente tilbageført	-55	-566	470	-438	-588
Amortisering	23	343	-167	9	208
Inflationsopskrivning	-2	-14	-4	-20	-41
Valutakursregulering	-27	16	2	23	14
Dagsværdiregulering	48	-433	30	-1.319	-1.674
Overflytning primo/ultimo	-3.263	3.263	11	-11	0
Ultimo 2020	-3.266	-49.878	2.198	-5.567	-56.513

Afstemning af pengestrømme:	2020
Pengestrømme	-671
Låneoptagelse hos kreditinstitutter	-33
Tilbagebetaling af leasingforpligtelser	20
Modtagne EU-tilskud	-228
Garantiprovision	71
Øvrige finansielle poster, netto	-81
Betalt udbytte	1.380
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	458

Afstemning af forskydning i finansielle forpligtelser	Kortfristet gæld	Langfristet gæld	Derivater aktiver	Derivater passiver	I alt 2019
Primo 2019	-5.877	-38.163	2.737	-3.352	-44.655
Pengestrømme	5.557	-12.387	-441	375	-6.897
Betalte rente - tilbageført	-167	-588	602	-378	-530
Amortisering	24	328	-171	10	192
Inflationsopskrivning	5	-29	8	-35	-52
Valutakursregulering	1	-34	0	24	-9
Dagsværdiregulering	91	-891	-1.463	93	-2.170
Overflytning primo/ultimo	-4.629	4.989	1.070	-1.070	360
Ultimo 2019	-4.995	-46.774	2.341	-4.332	-53.760

Afstemning af pengestrømme:	2019
Pengestrømme	-6.897
Låneoptagelse hos kreditinstitutter	-5
Tilbagebetaling af leasingforpligtelser	20
Modtagne EU-tilskud	-322
Garantiprovision	44
Øvrige finansielle poster, netto	-52
Betalt udbytte	1.411
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-5.801



Note 25 Finansiell risikostyring

Finansiering

Finansforvaltningen i selskaberne foregår inden for rammer, som er fastlagt af selskabernes bestyrelse, samt gældende retningslinjer fra garanten, Finansministeriet/Danmarks Nationalbank.

Bestyrelsen fastlægger dels en overordnet finanspolitik, dels en årlig finansstrategi, der bl.a. regulerer det enkelte års låntagning og likviditetsberedskab samt sætter grænser for risici knyttet til selskabernes kredit-, valutakurs-, inflations- og renteesponering. Desuden understøttes varetagelsen af finansforvaltningen af operationelle procedurer.

Den overordnede målsætning er at opnå lavest mulige finansieringsomkostninger for infrastrukturanlæggene over hele deres brugstid under hensyntagen til et acceptabelt og af bestyrelsen anerkendt risikoniveau. Der anlægges et langsigtet perspektiv i afvejningen af økonomiske resultater og risici forbundet med finansforvaltningen.

I det følgende beskrives selskabernes låntagning i 2020 samt de væsentligste finansielle risici.

Låntagning

Alle lån og øvrige finansielle instrumenter, der anvendes af selskaberne, er garanteret af den danske stat. Det betyder, at selskaberne opnår vilkår i kapitalmarkedet, der er sammenlignelige med statens, også selvom selskaberne ikke har en selvstændig kreditvurdering fra de internationale kreditvurderingsbureauer.

Den anlagte finansstrategi tilstræber at opnå størst mulig fleksibilitet i låntagningen med henblik på at drage fordel af udviklingen på kapitalmarkederne. Låntagningen skal imidlertid opfylde en række betingelser, dels som følge af krav fra garanten, dels interne retningslinjer fastlagt i selskabernes finanspolitik. Overordnet skal selskabernes lånetransaktioner være gængse og standardiserede lånekonstruktioner og samtidig i videst muligt omfang begrænse kreditrisikoen. Der indgår ikke vilkår i lånetransaktionerne, der jf. IFRS 7 kræver særlig omtale.

Selve låntagningen kan i visse tilfælde med fordel gennemføres i valutaer, hvor selskaberne ikke kan have valutarisici jf. nedenfor. I sådanne tilfælde omlægges lånene ved hjælp af valutaswaps til de acceptable valutaer. Der er således ingen direkte sammenhæng mellem de oprindelige lånevalutaer og selskabernes valutarisiko.

A/S Storebælt har etableret et standardiseret MTN (Medium Term Note) låneprogram på det europæiske låne marked med en samlet låneramme på 5 mia. USD, hvoraf 36 mio. USD er udnyttet, og der er således en ledig låneramme på 4.964 mio. USD. Herudover har selskabet et svensk MTN-program på 5 mia. SEK, hvoraf 0,0 mia. SEK er udnyttet, og der er således en ledig låneramme på 5,0 mia. SEK.

A/S Øresund har også etableret et standardiseret MTN (Medium Term Note) låneprogram på det europæiske låne marked med en samlet låneramme på 1 mia. USD, hvoraf 37 mio. USD er udnyttet, og der er således en ledig låneramme på 963 mio. USD.

Selskaberne har siden 2002 haft mulighed for at optage genudlån, der er et direkte lån til selskaberne fra Nationalbanken på vegne af staten, baseret på en konkret statsobligation og med samme vilkår som obligationen sælges til i markedet.

Lånebehovet blev i 2020 hovedsageligt dækket af genudlån via Nationalbanken, der har været en særdeles attraktiv finansieringskilde.

A/S Storebælt optog genudlån til en nominal værdi på 2,1 mia. kr.

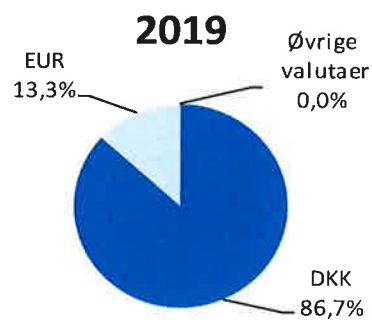
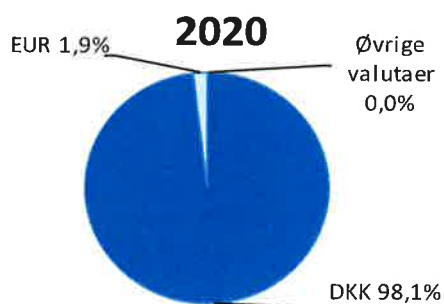
A/S Øresund optog genudlån til en nominal værdi på 1,2 mia. kr.

A/S Femern Landanlæg optog genudlån til en nominal værdi på 3,0 mia. kr.



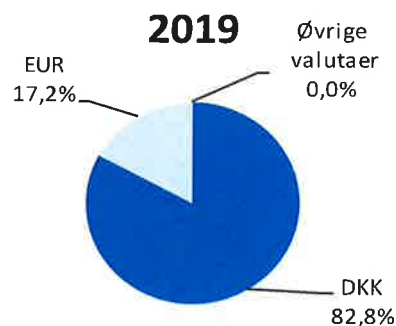
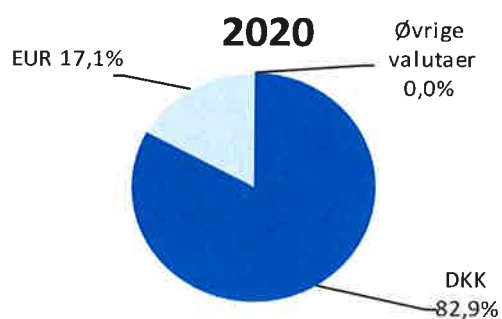
A/S Storebælts valutaeksponering opgjort til dagsværdi 2020 og 2019 (mio. kr.)

Valuta	Dagsværdi 2020	Valuta	Dagsværdi 2019
DKK	-19.634	DKK	-17.867
EUR	-387	EUR	-2.752
Øvrige valutaer	0	Øvrige valutaer	1
I alt 2020	-20.021	I alt 2019	-20.618



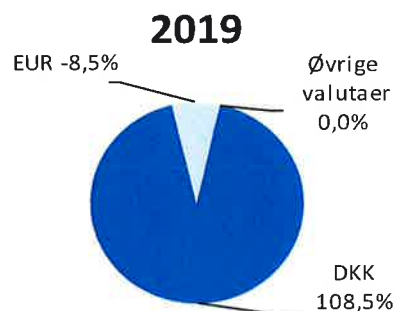
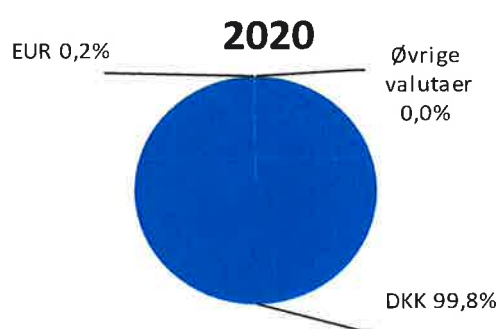
A/S Øresunds valutaeksponering opgjort til dagsværdi 2020 og 2019 (mio. kr.)

Valuta	Dagsværdi 2020	Valuta	Dagsværdi 2019
DKK	-10.777	DKK	-10.495
EUR	-2.222	EUR	-2.186
Øvrige valutaer	0	Øvrige valutaer	0
I alt 2020	-12.999	I alt 2019	-12.681



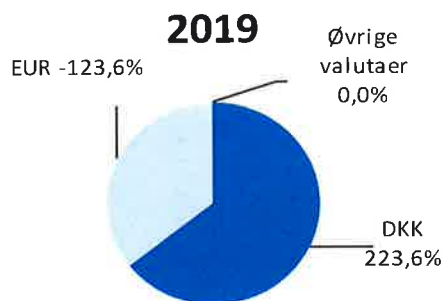
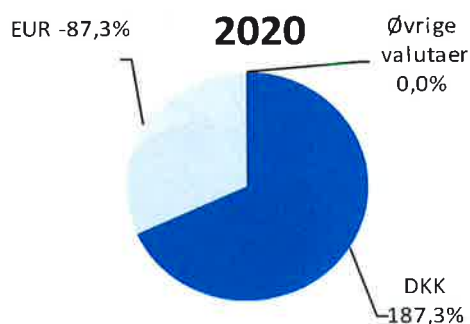
A/S Femern Landanlægs valutaeksponering opgjort til dagsværdi 2020 og 2019 (mio. kr.)

Valuta	Dagsværdi 2020	Valuta	Dagsværdi 2019
DKK	-6.336	DKK	-4.438
EUR	-10	EUR	347
Øvrige valutaer	0	Øvrige valutaer	0
I alt 2020	-6.346	I alt 2019	-4.091



Femern A/S valutaeksponering opgjort til dagsværdi 2020 og 2019 (mio. kr.)

Valuta	Dagsværdi 2020	Valuta	Dagsværdi 2019
DKK	-10.975	DKK	-8.816
EUR	5.113	EUR	4.874
Øvrige valutaer	2	Øvrige valutaer	0
I alt 2020	-5.860	I alt 2019	-3.942



Finansministeriet har fastlagt, at selskaberne kan have valutaeksponering i DKK og EUR. Selskabernes valutarisici styres inden for rammer for valutafordelingens sammensætning og kan frit disponeres mellem DKK og EUR.



Eksposeringen i EUR vurderes ikke at repræsentere nogen større risiko, set i lyset af den stabile danske fastkurspolitik og det relativt snævre udsvingsbånd over for EUR på +/- 2,25 pct. ifølge ERM2 aftalen. Valutafordelingen mellem DKK og EUR vil i de kommende år afhænge af kurs- og renterelationen mellem de to valutaer.

Valutakursfølsomheden for A/S Storebælt udgør 2 mio. kr. i 2020 (11 mio. kr. i 2019) beregnet som Value-at-Risk.

Valutakursfølsomheden for A/S Øresund udgør 14 mio. kr. i 2020 (9 mio. kr. i 2019) beregnet som Value-at-Risk.

Valutakursfølsomheden for A/S Femern Landanlæg udgør 0 mio. kr. i 2020 (1 mio. kr. i 2019) beregnet som Value-at-Risk.

Valutakursfølsomheden for Femern A/S udgør 32 mio. kr. i 2020 (19 mio. kr. i 2019) beregnet som Value-at-Risk.

Value-at-Risk for valutakursfølsomheden udtrykker det maksimale tab som følge af en ugunstig udvikling i valutakursen i forhold til basisvalutaen inden for en 1-årig horisont med 95 pct. sandsynlighed. Beregningen er foretaget på baggrund af 1-års historik for volatiliteter og korrelationer i de valutaer, hvor der er en eksposering.

Rente- og inflationsrisici

Selskabernes finansieringsomkostninger er eksponeret over for renterisici som følge af den løbende låntagning til refinansiering af gæld, der udløber, rentetilpasning af variabelt forrentet gæld samt disponering af likviditet fra drift og investeringer. Usikkerheden opstår som en konsekvens af udsving i markedsrenterne.

Selskabernes renterisici styres i forhold til en flerhed af rammer og grænseværdier, der i sammenhæng afgrænser gældsporteføljens renteusikkerhed.

For A/S Storebælt indgik følgende rammer for 2020 i styringen af renterisici:

- Rentetilpasningsrisikoen må ikke overstige 40 pct. af nettogælden
- Sigtepunktet for nettogældens varighed er 4,0 år (udsvingsbånd 3,25-4,75 år)
- Rammer for rentefordelingen og tilhørende udsvingsbånd

For A/S Øresund indgik følgende rammer for 2020 i styringen af renterisici:

- Rentetilpasningsrisikoen må ikke overstige 40 pct. af nettogælden
- Sigtepunktet for nettogældens varighed er 9,0 år (udsvingsbånd 8,0-10,0 år)
- Rammer for rentefordelingen og tilhørende udsvingsbånd

Selskabernes renterisici styres aktivt ved brug af rente- og valutaswaps samt øvrige derivater.

Variabelt forrentet gæld eller gæld med kort restløbetid medfører, at der skal ske rentetilpasning af gælden inden for en given tidshorisont, hvilket typisk indebærer højere risici end fast forrentet gæld med lang løbetid, når udsving i de løbende rentekomkostninger, også benævnt rentetilpasningsrisiko, er grundlag for risikooptagelsen.

Omvendt er finansieringsomkostningerne normalt en stigende funktion af løbetiden, og valget af gældsfordeling er derfor en afvejning af finansieringsomkostninger og risikotolerance.

Gældsfordelingen mellem fast og variabelt forrentet nominel gæld og realrentegæld fastlægger i sammenhæng med rentebindingen (løbetiden på den fast forrentede gæld) og valutafordelingen usikkerheden på finansieringsomkostningerne.

Selskabernes risikoprofil er, foruden en isoleret afvejning af finansieringsomkostninger og rentetilpasningsrisiko, også påvirket af sammenhængen til driftsaktiviteterne. Det indebærer, at muligheder for risikoudligning på tværs af aktiver og passiver udnyttes med det formål at opnå en lavere total risiko. Den lavere risiko opnås ved at sammensætte gældsporteføljen, så der optræder en positiv samvariation mellem driftsindtægter



og finansieringsomkostninger i det omfang, det er muligt. Denne sammenhæng var bl.a. tydelig under finans-krisen, hvor tabte trafikindtægter blev opvejet af lavere finansieringsomkostninger. Under covid-19 pande-mien er indtægtstabt fra vejtrafikken kun delvis opvejet af lavere finansieringsomkostninger.

Variabelt forrentet gæld og realrentegæld antages typisk at have en positiv kobling til den generelle økono-miske vækst, idet pengepolitikken ofte vil søge at balancere konjunkturcyklen med højere renter, når den økonomiske vækst og inflationen er høj, og omvendt.

Den økonomiske sammenhæng mellem driftsindtægter og finansieringsomkostninger begrundes en vis andel variabelt forrentet gæld. Udviklingen i indtægterne fra vejtrafikken, som er den primære indtægtskilde, er konjunkturfølsom, og lav samfundsøkonomisk vækst vil typisk indebære lavere trafikvækst og en mindre gunstig udvikling i driftsindtægterne. Indtjeningsrisikoen kan i et vist omfang imødegås med variabel gæld, idet en lavkonjunktur normalt fører til lavere renter, navnlig i den korte ende af løbetidsspektret.

Derudover indgår en isoleret afvejning af finansomkostninger og rentetilpasningsrisiko på den nominelle gæld

Selskaberne har en strategisk interesse i realrentegæld, hvor finansieringsomkostningerne består af en fast realrente plus et tillæg, der afhænger af den generelle inflationsudvikling. Årsagen hertil er, at driftsindtæg-terne i det store og hele kan forventes at følge inflationsudviklingen, da både takster og jernbaneindtægter normalt indekseres. Realrentegæld repræsenterer således en lav risiko og fungerer som afdækning af indtje-ningen og den langsigtede projektrisiko.

Med afsæt i finansforvaltningens overordnede målsætning om at sikre lavest mulige finansieringsomkostnin-ger inden for et af bestyrelsen accepteret risikoniveau har selskaberne etableret et strategisk benchmark for gældsporteføljens rentefordeling og nominelle varighed.

Dette benchmark fungerer som et overordnet pejlemærke og finansiell ramme i gældsstyringen, og selska-berne sigter mod at have en realrentegældsandel på 25-45 pct., og varigheden på den nominelle gæld blev i 2020 fastlagt til 4,0 år i A/S Storebælt og 9,0 år i A/S Øresund.

Der er fastlagt maksimale udsvingsbånd på rentefordelingen og varigheden.

Grundlaget for fastlæggelse af det strategiske benchmark i gældsstyringen er økonomiske modelberegning-er, der estimerer en forventet resultatudvikling fra selskabernes aktiver og passiver for en række relevante porteføljekombinationer med forskellige rentefordelinger og varighed og består i en afvejning af finansie-ringsomkostninger og risiko på indtjeningen.

Ud over ovennævnte strategiske elementer styres renterisikoen også ud fra konkrete forventninger til den kortsigtede renteutvikling og en isoleret afvejning af finansieringsomkostninger samt rentetilpasningsrisiko på den nominelle gæld.

I A/S Storebælt var sigtepunktet for varigheden på den nominelle gæld 4,0 år i 2020, og den faktiske varig-hed har været i intervallet 3,8 år til 4,3 år, og overvejende været overvægtet i forhold til bechmark, bortset fra en kortvarig periode efter udlodning af udbytte, hvor nettogælden relativt set har været højere.

Varigheden på det strategiske benchmark for 2021 er i A/S Storebælt fastholdt på 4,0 år, og sigtepunktet for realrentegældsandelen er fastholdt uændret.

I A/S Øresund var sigtepunktet for varigheden på den nominelle gæld 9,0 år i 2020, og den faktiske varighed har været i intervallet 9,3 år til 9,8 år og overvejende været overvægtet i forhold til bechmark.

Varigheden på det strategiske benchmark for 2021 er i A/S Øresund fastholdt på 9,0 år, og sigtepunktet for realrentegældsandelen er fastholdt uændret.



De lange renter tog endnu et dyk i 2020 som konsekvens af covid-19 pandemien. Selskaberne er primært eksponeret over for renter i DKK og EUR, og her faldt renterne på de lange løbetider med 0,3-0,6 procentpoint hen over året.

A/S Storebælt er eksponeret over for renter i DKK og EUR, og her er renterne på de lange løbetider hen over året samlet set faldet med 0,3-0,6 procentpoint. Trods renteutviklingen har 2020 givet en urealiseret kursgevinst på 100 mio. kr. fra dagsværdireguleringer, hvilket primært henføres til inflationsgælden, hvor realrenten efter korrektion for ligevægtsinflationen rent faktisk er steget samt effekten fra løbetidsforkortelse.

A/S Øresund er eksponeret over for renter i DKK og EUR, og her er renterne på de lange løbetider hen over året samlet set faldet med 0,3-0,6 procentpoint. Renteudviklingen har i 2020 givet et urealiseret kurstab på 217 mio. kr. fra dagsværdireguleringer.

A/S Femern Landanlæg er eksponeret over for renter i DKK og EUR, og her er renterne på de lange løbetider hen over året samlet set faldet med 0,3-0,6 procentpoint. Renteudviklingen har i 2020 givet et urealiseret kurstab på 1.143 mio. kr. fra dagsværdireguleringer.

Femern A/S er eksponeret over for renter i DKK og EUR, og her er renterne på de lange løbetider hen over året samlet set faldet med 0,3 procentpoint. Renteudviklingen har i 2020 givet et urealiseret kurstab på 415 mio. kr. fra dagsværdireguleringer.

Styringen af renterisici har til formål at opnå de lavest mulige finansieringsomkostninger på længere sigt uden specifik hensyntagen til årlige udsving i dagsværdireguleringen. Dagsværdireguleringen påvirker ikke selskabernes økonomi, herunder tilbagebetalingstid.

I opgørelsen af rentebindingen på nettogælden nedenfor indgår den nominelle værdi (hovedstolen) fordelt på udløbstidspunkt eller tidspunkt for næste rentetilpasning, når denne indtræder først. Den variabelt forrentede gæld henregnes således til den kommende regnskabsperiode i rentebindingen og viser pengestrømmenes eksponering over for rentetilpasningsrisikoen.

Selskabernes anvendelse af derivater i finansforvaltningen har til formål at tilpasse rentebindingen mellem variabelt og fast forrentet nominel gæld samt realrentegæld, herunder anvendes primært rente- og valuta-swaps.

Rentebindingstid opgjort i nominelle hovedstole 2020, A/S Storebælt (mio. kr.)

Rentebindingstid	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	Nominel værdi	Dags-værdi
Værdipapirer	372	781	0	0	0	0	1.153	1.163
Obligationslån og gæld	-2.274	-2.500	-3.301	0	-2.832	-7.874	-18.781	-20.269
Rente- og valutawaps	-3.097	744	2.796	-1.256	240	45	-528	-930
Valutatransaktioner	0	0	0	0	0	0	0	0
Øvrige derivater	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvide beholdninger	15	0	0	0	0	0	15	15
Nettogæld	-4.984	-975	-505	-1.256	-2.592	-7.829	-18.141	-20.021
Heraf realrenteinstrumenter								
Realrentegæld	0	0	-1.604	0	0	-2.035	-3.639	-4.098
Realrenteswaps	0	0	0	0	-2.440	-353	-2.793	-3.270
Heraf realrente-instrumenter i alt	0	0	-1.604	0	-2.440	-2.388	-6.432	-7.368

Rentebindingstid > 5 år er fordelt jf. nedenstående (mio. kr.)

Rentebindingstid	5-10 år	10-15 år	15-20 år	> 20 år
Nettogæld	-7.829	0	0	0
Heraf realrenteinstrumenter	-2.388	0	0	0



Rentebindingstid opgjort i nominelle hovedstole 2020, A/S Øresund (mio. kr.)

Rentebindingstid	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	Nominel værdi	Dags- værdi
Værdipapirer	75	818	0	0	0	0	893	902
Obligationslån og gæld	-873	-1.200	-1.700	-2.062	-800	-4.360	-10.995	-13.556
Rente- og valutaswaps	-1.407	-372	1.700	742	1.358	-2.240	-219	-322
Valutaterminer	0	0	0	0	0	0	0	0
Øvrige derivater	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvide beholdninger	-23	0	0	0	0	0	-23	-23
Nettogæld	-2.228	-754	0	-1.320	558	-6.600	-10.344	-12.999
Heraf realrenteinstrumenter								
Realrentegæld	0	0	0	0	0	0	0	0
Realrenteswaps	0	0	0	-1.413	0	-3.162	-4.575	-5.687
Heraf realrente- instrumenter i alt	0	0	0	-1.413	0	-3.162	-4.575	-5.687

Rentebindingstid > 5 år er fordelt jf. nedenstående (mio. kr.)

Rentebindingstid	5-10 år	10-15 år	15-20 år	> 20 år
Nettogæld	-1.161	-1.463	-3.603	-372
Heraf realrenteinstrumenter	-855	-1.087	-1.220	0

Rentebindingstid opgjort i nominelle hovedstole 2019, A/S Øresund (mio. kr.)

Rentebindingstid	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	Nominel værdi	Dags- værdi
Værdipapirer	0	859	0	0	0	0	859	866
Obligationslån og gæld	-1.374	-650	-700	-1.700	-2.062	-4.460	-10.946	-13.571
Rente- og valutaswaps	-1.155	0	-373	1.700	740	-1.127	-215	-110
Valutaterminer	0	0	0	0	0	0	0	0
Øvrige derivater	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvide beholdninger	134	0	0	0	0	0	134	134
Nettogæld	-2.395	209	-1.073	0	-1.322	-5.587	-10.168	-12.681
Heraf realrenteinstrumenter								
Realrentegæld	0	0	0	0	0	0	0	0
Realrenteswaps	0	0	0	0	-1.419	-3.150	-4.569	-5.687
Heraf realrente- instrumenter i alt	0	0	0	0	-1.419	-3.150	-4.569	-5.687

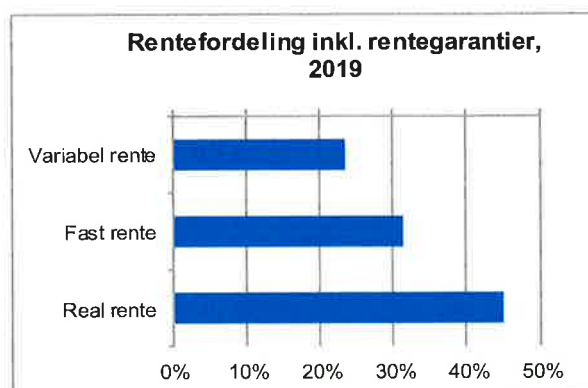
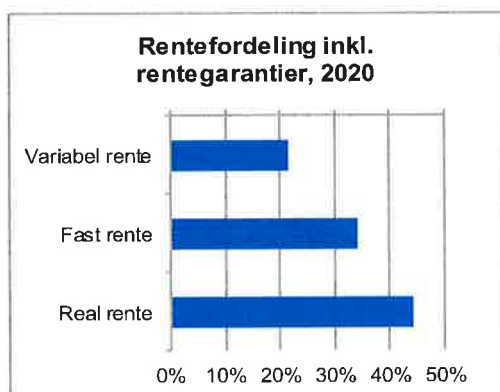
Rentebindingstid > 5 år er fordelt jf. nedenstående (mio. kr.)

Rentebindingstid	5-10 år	10-15 år	15-20 år	> 20 år
Nettogæld	-149	-903	-4.162	-373
Heraf realrenteinstrumenter	-857	-1.081	-1.212	0

Rentebindingen udover 5 år er primært eksponeret mod 15- til 25-årige løbetider.



Rentefordeling 2020	Rentefordeling i pct.	2019
21,5	Variabel rente	23,6
34,2	Fast rente	31,5
44,3	Real rente	44,9
100,0	I alt	100,0



Rentebindingen er fordelt med en eksponering på 114,2 pct. over for renter i DKK og -14,2 pct. i EUR. For så vidt angår realrentegælden er denne eksponeret over for det danske forbrugerprisindeks (CPI).

Følsomheden på finansieringsomkostningerne af en rente- eller inflationsændring på 1 procentpoint kan opgøres til 20 mio. kr. for en symmetrisk renteændring, og for inflationen vil en stigning øge finansieringsomkostningerne med 46 mio. kr., mens et fald i inflationen vil give en besparelse på 38. mio. kr. Der indgår ingen optionalitet i den variable rentebinding, mens der for inflationen er solgt et "floor" på inflationsopskrivningen (hovedstol EUR 190 mio.).



Rentebindingstid opgjort i nominelle hovedstole 2020, A/S Femern Landanlæg (mio. kr.)

Rentebindingstid	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	Nominel værdi	Dags- værdi
Værdipapirer	1.785	149	0	0	0	0	1.934	1.944
Obligationslån og gæld	-1.143	-1.650	0	0	-350	-3.150	-6.293	-6.634
Rente- og valutaswaps	-350	1.000	999	0	350	-2.043	-44	-1.646
Valutaterminer	0	0	0	0	0	0	0	0
Øvrige derivater	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvide beholdninger	-10	0	0	0	0	0	-10	-10
Nettogæld	282	-501	999	0	0	-5.193	-4.413	-6.346
Heraf realrenteinstrumenter								
Realrentegæld	0	0	0	0	0	0	0	0
Realrenteswaps	0	546	540	0	0	-2.470	-1.384	-3.103
Heraf realrente- instrumenter i alt	0	546	540	0	0	-2.470	-1.384	-3.103

Rentebindingstid > 5 år er fordelt jf. nedenstående (mio. kr.)

Rentebindingstid	5-10 år	10-15 år	15-20 år	> 20 år
Nettogæld	798	0	0	-5.991
Heraf realrenteinstrumenter	468	0	0	-2.938

Rentebindingstid opgjort i nominelle hovedstole 2019, A/S Femern Landanlæg (mio. kr.)

Rentebindingstid	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	Nominel værdi	Dags- værdi
Værdipapirer	0	1.531	0	0	0	0	1.531	1.549
Obligationslån og gæld	-2.396	-250	0	0	0	-2.150	-4.796	-5.000
Rente- og valutaswaps	1.018	0	1.000	998	0	-3.038	-22	-658
Valutaterminer	0	0	0	0	0	0	0	0
Øvrige derivater	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvide beholdninger	18	0	0	0	0	0	18	18
Nettogæld	-1.360	1.281	1.000	998	0	-5.188	-3.269	-4.091
Heraf realrenteinstrumenter								
Realrentegæld	0	0	0	0	0	0	0	0
Realrenteswaps	0	0	543	536	0	-2.455	-1.376	-2.430
Heraf realrente- instrumenter i alt	0	0	543	536	0	-2.455	-1.376	-2.430

Rentebindingstid > 5 år er fordelt jf. nedenstående (mio. kr.)

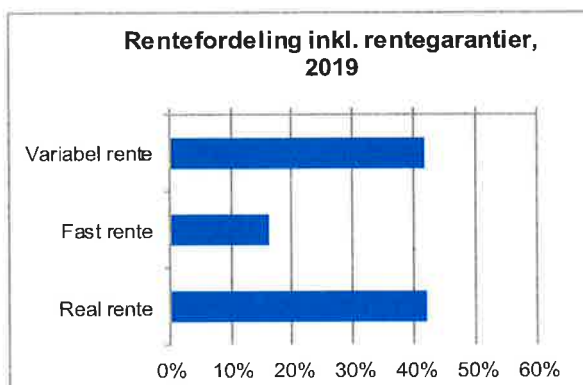
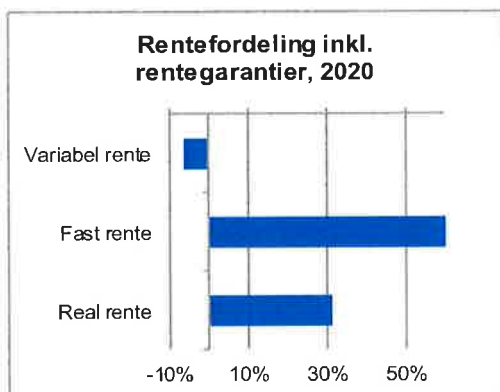
Rentebindingstid	5-10 år	10-15 år	15-20 år	> 20 år
Nettogæld	798	0	0	-5.986
Heraf realrenteinstrumenter	465	0	0	-2.920

Rentebindingen er primært eksponeret mod lange løbetider på 25-35 år, og renteafdækningen er etableret med henblik på afdækning af den forventede gældsopbygning i anlægsperioden og tilbagebetaling i driftsperioden.



Rentefordeling

2020	Rentefordeling i pct.	2019
-6,4	Variabel rente	41,6
75,0	Fast rente	16,3
31,4	Real rente	42,1
100,0	I alt	100,0



A/S Femern Landanlæg har etableret renteafdækning for en hovedstol på 6 mia. kr. med løbetider på 25-35 år og med forward start, der er afpasset til den forventede gældsudvikling, herunder gældsopbygning i anlægsperioden og tilbagebetaling i driftsperioden. Halvdelen af rentebindingen er eksponeret mod realrenten og er inflationsindekseret, mens den anden halvdel er nominel rentebinding.

Rentebindingen er fordelt med en eksponering på 121,2 pct. over for renter i DKK og -21,2 pct. i EUR. For så vidt angår realrentegælden er denne eksponeret over for det danske forbrugerprisindeks (CPI). Realrenten på den inflationsindekserede eksponering er omkring nul procent, mens den nominelle rentebinding er forrentet med omkring 1 procent.

Følsomheden på finansieringsomkostningerne af en rente- eller inflationsændring på 1 procentpoint kan opgøres til henholdsvis 16 mio. kr. og 11 mio. kr., og gennemslaget er symmetrisk for henholdsvis stigning og fald.



Rentebindingstid opgjort i nominelle hovedstole 2020, Femern A/S (mio. kr.)

Rentebindingstid	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	Nominel værdi	Dags-værdi
Værdipapirer	4.400	2.232	0	0	0	0	6.632	6.688
Obligationslån og gæld	0	0	0	0	0	-11.750	-11.750	-12.757
Rente- og valutasw aps	0	0	0	0	0	0	0	0
Valutaterminer	0	0	0	0	0	0	0	0
Øvrige derivater	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvide beholdninger	209	0	0	0	0	0	209	209
Nettogæld	4.609	2.232	0	0	0	-11.750	-4.909	-5.860
Heraf realrenteinstrumenter								
Realrentegæld	0	0	0	0	0	0	0	0
Realrentesw aps	0	0	0	0	0	0	0	0
Heraf realrente-instrumenter i alt	0	0	0	0	0	0	0	0

Rentebindingstid > 5 år er fordelt jf. nedenstående (mio. kr.)

Rentebindingstid	5-10 år	10-15 år	15-20 år	> 20 år
Nettogæld	-6.420	0	0	-5.330
Heraf realrenteinstrumenter	0	0	0	0

Rentebindingstid opgjort i nominelle hovedstole 2019, Femern A/S (mio. kr.)

Rentebindingstid	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	Nominel værdi	Dags-værdi
Værdipapirer	5.511	2.870	0	0	0	0	8.381	8.461
Obligationslån og gæld	0	0	0	-1.850	0	-9.900	-11.750	-12.617
Rente- og valutasw aps	0	0	0	0	0	0	0	0
Valutaterminer	0	0	0	0	0	0	0	0
Øvrige derivater	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvide beholdninger	214	0	0	0	0	0	214	214
Nettogæld	5.725	2.870	0	-1.850	0	-9.900	-3.155	-3.942
Heraf realrenteinstrumenter								
Realrentegæld	0	0	0	0	0	0	0	0
Realrentesw aps	0	0	0	0	0	0	0	0
Heraf realrente-instrumenter i alt	0	0	0	0	0	0	0	0

Rentebindingstid > 5 år er fordelt jf. nedenstående (mio. kr.)

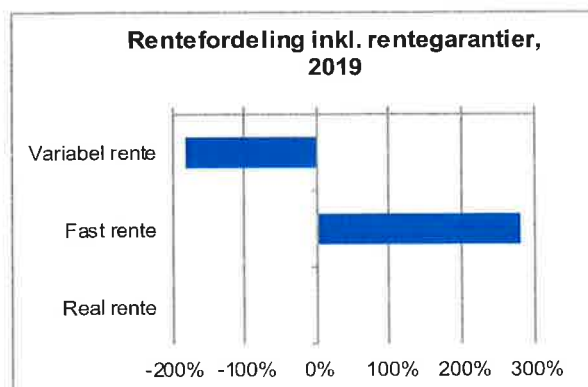
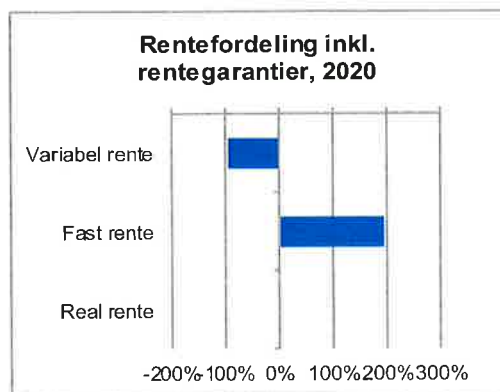
Rentebindingstid	5-10 år	10-15 år	15-20 år	> 20 år
Nettogæld	-9.900	0	0	0
Heraf realrenteinstrumenter	0	0	0	0

Rentebindingen er primært eksponeret mod 7- og 30-årige restløbetider.

Rentefordeling

2020	Rentefordeling i pct.	2019
-93,9	Variabel rente	-181,5
193,9	Fast rente	281,5
0,0	Real rente	0,0
100,0	I alt	100,0





Femern A/S har hjemtaget finansiering for størstedelen af det kommende år, og det overskydende provenu er placeret i sikre statsobligationer og realkreditobligationer.

Rentebindingen er fordelt med en eksponering på 203,6 pct. over for renter i DKK og -103,6 pct. i EUR.

Følsomheden over for en renteændring på 1 procentpoint vil i forhold til pengestrømmene i løbet af det kommende regnskabsår have en påvirkning på omkring 49 mio. kr., hvilket udelukkende tilskrives placering af overskudslikviditet i værdipapirer med kort restløbetid samt provenu fra forhåndslån

Når markedsrenterne ændres, påvirker det markedsværdien (dagsværdien) af nettogælden, og her er gennemslaget og risikoen størst på den fast forrentede gæld med lang løbetid. Det skyldes primært diskontingseffekten og modsvarer den alternative omkostning eller gevinst, der er forbundet med fast forrentede gældsfordringer sammenholdt med finansiering til de aktuelle markedsrenter.

Varigheden angiver den gennemsnitlige rentebindingstid på nettogælden. Høj varighed indebærer en lav rentetilpasningsrisiko, da en relativt mindre andel af nettogælden skal have rentetilpasning.

Varigheden udtrykker også kursfølsomheden på nettogælden opgjort til markedsværdi.

Varighed, A/S Storebælt (mio. kr.)

2020 Varighed (år)	BPV	Dags- værdi		2019 Varighed (år)	BPV	Dags- værdi
4,4	5,6	-12.653	Nominel gæld	4,2	5,6	-13.123
6,2	4,5	-7.368	Realrentegæld	7,1	5,3	-7.495
5,1	10,1	-20.021	Nettogæld	5,3	10,9	-20.618

Basis point value (BPV) udtrykker kursfølsomhed, når rentekurven parallelforskydes med 1 bp.

Kursfølsomheden opgøres til 10,1 mio. kr., når rentekurven parallelforskydes med 1 bp, og giver en positiv dagsværdiregulering i resultat og balance, når renten stiger med 1 bp, og omvendt.

Dagsværdireguleringens følsomhed over for en renteændring på 1 procentpoint kan i A/S Storebælt opgøres til et dagsværditab på 1.067 mio. kr. (2019: 1.136 mio. kr.) ved et rentefald og en dagsværdigevinst på 978 mio. kr. (2019: 1.034 mio. kr.) ved en rentestigning.

Varighed, A/S Øresund (mio. kr.)

2020 Varighed (år)	BPV	Dags- værdi		2019 Varighed (år)	BPV	Dags- værdi
9,4	6,9	-7.312	Nominel gæld	9,1	6,4	-6.994
9,9	5,6	-5.687	Realrentegæld	10,7	6,1	-5.687
9,6	12,5	-12.999	Nettogæld	9,8	12,5	-12.681

Basis point value (BPV) udtrykker kursfølsomhed, når rentekurven parallelforskydes med 1 bp.

A/S Øresunds varighed udgjorde 9,6 år ultimo 2020, sammensat af 9,4 år på den nominelle gæld og 9,9 år på realrentegælden. Kursfølsomheden opgøres til 12,5 mio. kr., når rentekurven parallelforskydes med 1 bp, og giver en positiv dagsværdiregulering i resultat og balance, når renten stiger med 1 bp, og omvendt.

Dagsværdireguleringens følsomhed over for en renteændring på 1 procentpoint kan i A/S Øresund opgøres til et dagsværditab på 1.386 mio. kr. (2019: 1.383 mio. kr.) ved et rentefald og en dagsværdigevinst på 1.189 mio. kr. (2019: 1.188 mio. kr.) ved en rentestigning.

Varighed, A/S Femern Landanlæg (mio. kr.)

2020 Varighed (år)	BPV	Dags- værdi		2019 Varighed (år)	BPV	Dags- værdi
22,0	7,1	-3.243	Nominel gæld	34,7	5,8	-1.661
47,6	14,8	-3.103	Realrentegæld	53,8	13,1	-2.430
34,5	21,9	-6.346	Nettogæld	46,0	18,9	-4.091

Basis point value (BPV) udtrykker kursfølsomhed, når rentekurven parallelforskydes med 1 bp.

A/S Femern Landanlægs varighed udgjorde 34,5 år ultimo 2020, sammensat af 22,0 år på den nominelle gæld og 47,6 år på realrentegælden. Kursfølsomheden opgøres til 21,9 mio. kr., når rentekurven parallelforskydes med 1 bp, og giver en positiv dagsværdiregulering i resultat og balance, når renten stiger med 1bp, og omvendt. De oplyste varigheder er påvirket af en gearing effekt, idet nettogælden er lav i forhold til den etablerede renteafdækning, som er tilpasset den forventede gældsopbygning.

Dagsværdireguleringens følsomhed over for en renteændring på 1 procentpoint kan i A/S Femern Landanlæg opgøres til et dagsværditab på 2.601 mio. kr. (2019: 2.216 mio. kr.) ved et rentefald og en dagsværdigevinst på 1.875 mio. kr. (2019: 1.565 mio. kr.) ved en rentestigning.

Varighed, Femern A/S (mio. kr.)

2020 Varighed (år)	BPV	Dags- værdi		2019 Varighed (år)	BPV	Dags- værdi
38,0	22,3	-5.860	Nominel gæld	20,9	8,2	-3.942
0,0	0,0	0	Realrentegæld	0,0	0,0	0
38,0	22,3	-5.860	Nettogæld	20,9	8,2	-3.942

Basis point value (BPV) udtrykker kursfølsomhed, når rentekurven parallelforskydes med 1 bp.

Femern A/S varighed udgjorde 38,0 år ultimo 2020 og er udelukkende eksponeret mod nominelle instrumenter. Kursfølsomheden opgøres til 22,3 mio. kr., når rentekurven parallelforskydes med 1 bp, og giver en positiv dagsværdiregulering i resultat og balance, når renten stiger med 1 bp, og omvendt.



Dagsværdireguleringens følsomhed over for en renteændring på 1 procentpoint kan i Femern A/S opgøres til et dagsværditab på 2.579 mio. kr. (2019: 863 mio. kr.) ved et rentefald og en dagsværdigevinst på 1.951 mio. kr. (2019: 788 mio. kr.) ved en rentestigning.

Den opgjorte følsomhed over for renteændringer på dagsværdireguleringen tager højde for konveksiteten i gældsporteføljen.

Følsomhedsberegningerne er foretaget på baggrund af balancedagens nettogæld, og gennemslaget er ens i resultat og balance som følge af anvendt regnskabspraksis, hvor finansielle aktiver og forpligtigelser indregnes til dagsværdi.

Kreditrisici

Kreditrisici udtrykker risikoen for, at der opstår tab som følge af, at modparten ikke opfylder sine betalingsforpligtigelser. Kreditrisici opstår i sammenhæng med placering af overskudslikviditet, tilgodehavender fra derivat transaktioner samt kundetilgodehavender.

Kreditpolitikken for placering af overskudslikviditet er løbende opstrammet med skærpede krav til rating, kreditrammer og maksimal løbetid.

Selskaberne har i videst muligt omfang begrænset overskudslikviditeten og udelukkende haft indskud i banker med høj kreditværdighed eller investeret likviditeten i tyske statsobligationer til brug for sikkerhedsstillelse. Der har ikke været hændelser med forfaldne betalinger som følge af kredithændelser.

Selskabernes derivat transaktioner er overordnet reguleret af en ISDA rammeaftale med hver enkelt modpart, og heraf fremgår eksplicit, at der kan foretages udligning (netting) af positive og negative mellemværender.

Kreditrisikoen på finansielle modparter styres og overvåges dagligt i et særligt line- og limitsystem, som er godkendt af bestyrelsen i selskabernes finanspolitik, og fastlægger principperne for opgørelse af sådanne risici samt en absolut grænse for acceptable krediteksponeringer. Tildelingen af rammer for acceptable krediteksponeringer fastlægges på baggrund af modpartens langfristede rating fra enten Standard and Poor's (S&P), Moody's Investor Service (Moody's) eller Fitch Ratings.

Kreditrisikoen begrænses i videst muligt omfang ved at sprede modpartseksposeringen og reducere risikoeksponeringen på individuelle modparter. De finansielle modparter skal opfylde krav til høj kreditkvalitet, og i udgangspunktet indgås kun aftaler med modparter, der har en langfristet rating højere end A3/A. Ratingkravet kan lempes til BBB/Baa2, forudsat at modparten er hjemmehørende i et land med en rating på AA/Aa2 samt at en række skærpede krav til sikkerhedsstillelse opfyldes.

Selskaberne har indgået sikkerhedsstillelsesaftaler (CSA-aftaler) med hovedparten af de finansielle modparter, og siden 2005 er der kun indgået derivat transaktioner, der er reguleret af sådanne aftaler. Sikkerhedsstillelsesaftalerne tiltrædes tovejs og indebærer, at både selskabet og modparten er pligtig til at stille sikkerhed i form af deponering af statsobligationer eller realkreditobligationer med høj kreditkvalitet for tilgodehavender i den ene parts favør. Parterne har råderet over sikkerhedsstillelsen med pligt til tilbagelevering af afkast og værdipapirer i fravær af konkurs.

Krediteksponeringen begrænses effektivt af lave tærskelværdier for uafdækkede tilgodehavender, og der stilles større krav til modparter med dårligere kreditkvalitet, bl.a. med krav om tillægssikkerheder for lavere ratings.

Obligationerne, som stilles til sikkerhed, skal minimum have en rating på Aa3/AA-.

Selskaberne er ikke omfattet af EMIR's centrale clearingforpligtigelse for derivat transaktioner.

IFRS regnskabsstandarden fastlægger, at kreditrisikoen opgøres brutto uden hensyntagen til netting (udligning af positive og negative mellemværender for hver enkelt modpart), selvom sådanne aftaler foreligger.



Nettoeksponeringen er anført som tillægsplysning og udgør et bedre mål for selskabernes faktiske kreditrisiko.

Kreditrisici på finansielle aktiver indregnet til dagsværdi opdelt på kreditkvalitet 2020, A/S Storebælt

Total modpartseksponering (markedsværdi)

Rating	Placeringer	Derivater uden netting	Derivater med netting	Sikker- hed	Antal modpart- er
AAA	1.163	0	0	0	1
AA	0	641	126	0	3
A	0	426	140	73	5
BBB	0	0	0	0	1
I alt	1.163	1.067	266	73	10

Kreditrisici på finansielle aktiver indregnet til dagsværdi opdelt på kreditkvalitet 2019, A/S Storebælt

Total modpartseksponering (markedsværdi)

Rating	Placeringer	Derivater uden netting	Derivater med netting	Sikker- hed	Antal modpart- er
AAA	942	0	0	0	1
AA	0	712	0	0	4
A	0	518	282	84	5
BBB	0	68	53	67	2
I alt	942	1.298	335	151	12

I A/S Storebælt fordeler kreditrisikoen sig på 10 modparter, og heri indgår Tyskland som obligationsudsteder, mens forretningsomfanget med de resterende 9 modparter primært henføres til derivat transaktioner, hvoraf 7 modparter er omfattet af sikkerhedsstillelsesaftaler.

Krediteksponeringen er hovedsagelig eksponeret mod AA- og A-rating kategorien, og delvis afdækket med sikkerhedsstillelse.

Modpartseksponeringen for modparter med sikkerhedsstillelsesaftaler udgør 72 mio. kr. og er afdækket med sikkerhedsstillelse for 73 mio. kr. For modparter uden sikkerhedsstillelsesaftale udgør modpartseksponeringen 194 mio. kr., primært i AA- og A-rating kategorien.

A/S Storebælt har afgivet sikkerhedsstillelse for 1.057 mio. kr. til sikring af mellemværender fra derivat transaktioner med fire modparter i deres favør.

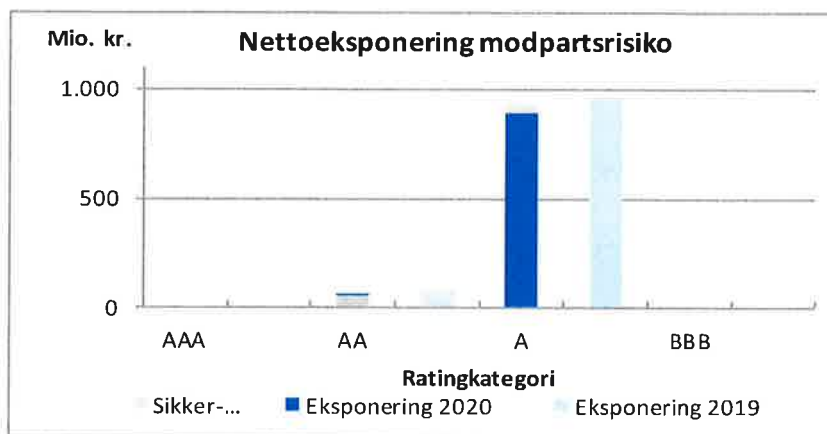
De anførte beløb i relation til kreditrisici og sikkerhedsstillelse er opgjort til markedsværdi på balancedagen.



A/S Øresund har afgivet sikkerhedsstillelse for 769 mio. kr. til sikring af mellemværender fra derivat transaktioner med tre modparter i deres favør.

De anførte beløb i relation til kreditrisici og sikkerhedsstillelse er opgjort til markedsværdi på balancedagen.

Fordeling af modpartseksponering på ratingkategorier 2020 og 2019, A/S Øresund



Kreditrisici på finansielle aktiver indregnet til dagsværdi opdelt på kreditkvalitet 2020, A/S Femern Landanlæg

Total modpartseksponering (markedsværdi)

Rating	Placeringer	Derivater uden netting	Derivater med netting	Sikkerhed	Antal modparter
AAA	1.944	0	0	0	1
AA	0	117	0	0	1
A	0	344	132	143	2
BBB	0	0	0	0	0
I alt	1.944	461	132	143	4

Kreditrisici på finansielle aktiver indregnet til dagsværdi opdelt på kreditkvalitet 2019, A/S Femern Landanlæg

Total modpartseksponering (markedsværdi)

Rating	Placeringer	Derivater uden netting	Derivater med netting	Sikkerhed	Antal modparter
AAA	1.549	0	0	0	0
AA	0	42	0	0	1
A	0	130	0	0	1
BBB	0	58	58	74	1
I alt	1.549	230	58	74	3

I A/S Femern Landanlæg fordeler kreditrisikoen sig på 4 modparter, og heri indgår Tyskland som obligationsudsteder, mens forretningsomfanget med de resterende 3 modparter henføres til derivat transaktioner, hvoraf samtlige modparter er omfattet af sikkerhedsstillelsesaftaler.

Krediteksponeringen er primært koncentreret i A-rating kategorien og afdækket med sikkerhedsstillelse.

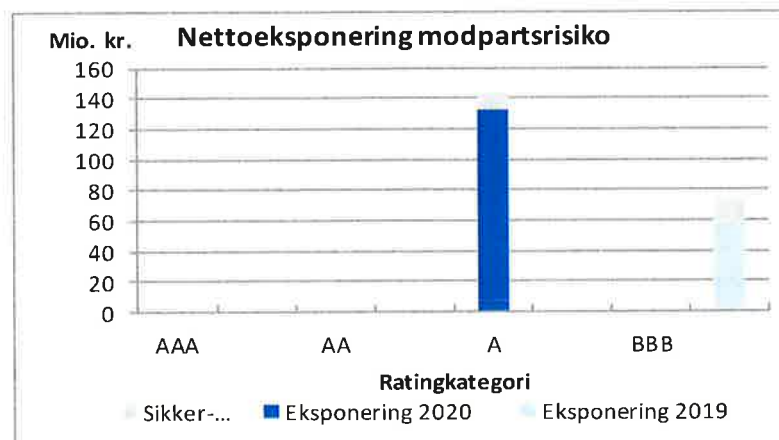


Modpartseksponeringen for modparter med sikkerhedsstillelsesaftaler udgør 132 mio. kr. og er afdækket med sikkerhedsstillelse for 143 mio. kr. Der er ingen eksponering på modparter uden sikkerhedsstillelsesaftale.

A/S Femern Landanlæg har afgivet sikkerhedsstillelse for 1.769 mio. kr. til sikring af mellemværender fra derivat transaktioner med to modparter i deres favør.

De anførte beløb i relation til kreditrisici og sikkerhedsstillelse er opgjort til markedsværdi på balancedagen.

Fordeling af modpartseksponering på ratingkategorier 2020 og 2019, A/S Femern Landanlæg



Kreditrisici på finansielle aktiver indregnet til dagsværdi opdelt på kreditkvalitet 2020, Femern A/S

Total modpartseksponering (markedsværdi)

Rating	Placeringer	Derivater uden netting	Derivater med netting	Sikkerhed	Antal modparter
AAA	6.688	0	0	0	4
AA	0	0	0	0	1
A	0	0	0	0	0
BBB	0	0	0	0	0
I alt	6.688	0	0	0	5

Kreditrisici på finansielle aktiver indregnet til dagsværdi opdelt på kreditkvalitet 2019, Femern A/S

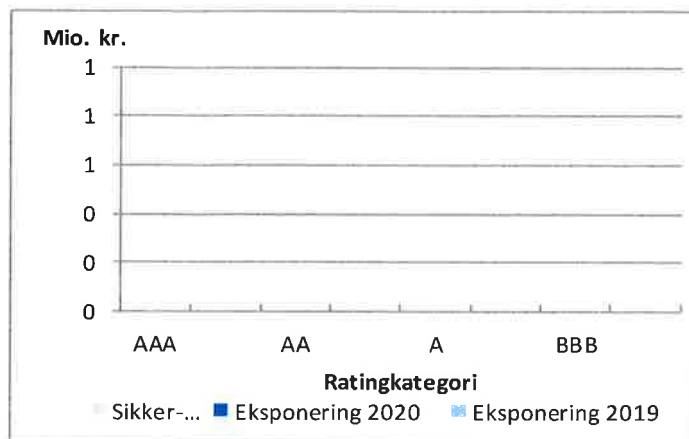
Total modpartseksponering (markedsværdi)

Rating	Placeringer	Derivater uden netting	Derivater med netting	Sikkerhed	Antal modparter
AAA	7.961	0	0	0	4
AA	500	0	0	0	1
A	0	0	0	0	0
BBB	0	0	0	0	0
I alt	8.461	0	0	0	5

Femern A/S havde på balancetidspunktet krediteksponeringer i forbindelse med placering af overskudslikviditet på danske realkreditobligationer og tyske statsobligationer med kort restløbetid. De danske realkreditobligationer på 2.718 mio. kr. og de tyske statsobligationer på 3.970 mio. kr. har en kreditkvalitet på AAA/Aaa. Krediteksponeringerne er opgjort til dagsværdi.

De anførte beløb i relation til kreditrisici er opgjort til markedsværdi på balancedagen.

Fordeling af modpartseksponering på ratingkategorier 2020 og 2019, Femern A/S



Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko udtrykker risikoen for, at der opstår tab, såfremt selskaberne ikke kan indfri sine finansielle forpligtigelser, både fra gæld og derivater.

Selskabernes likviditetsrisiko er begrænset qua garantien fra den danske stat og fleksibiliteten til at opretholde en likviditetsreserve på op til 6 måneders likviditetsforbrug. Likviditetsafløbet tilstræbes jævnt fordelt, således at der ikke optræder store udsving i de enkelte års refinansiering. Der kan opstå uventede likviditets-træk fra krav til sikkerhedsstillelse som konsekvens af markedsværdiændringer på derivattransaktionerne.



Forfaldstidspunkt på gæld samt forpligtelser og tilgodehavende på finansielle derivater 2020, A/S Storebælt (mio. kr.)

Forfaldstidspunkt	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	I alt
Hovedstole							
Gæld	-2.267	-2.500	-3.304	0	-2.832	-7.878	-18.781
Derivatforpligtelser	-484	0	0	0	-462	-29	-975
Derivattilgodehavende	447	0	0	0	0	0	447
Aktiver	372	781	0	0	0	0	1.153
Hovedstole i alt	-1.932	-1.719	-3.304	0	-3.294	-7.907	-18.156
Rentebetalinger							
Gæld	-184	-116	-156	-81	-81	-344	-962
Derivatforpligtelser	-106	-57	-57	-105	-178	-224	-727
Derivattilgodehavende	110	27	13	0	1	123	274
Aktiver	0	0	0	0	0	0	0
Rentebetalinger i alt	-180	-146	-200	-186	-258	-445	-1.415

Forfaldstidspunkt på gæld samt forpligtelser og tilgodehavende på finansielle derivater 2019, A/S Storebælt (mio. kr.)

Forfaldstidspunkt	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	I alt
Hovedstole							
Gæld	-2.270	-2.286	-1.000	-3.292	0	-10.195	-19.043
Derivatforpligtelser	-2.077	-280	0	0	0	-482	-2.839
Derivattilgodehavende	2.105	251	0	0	0	0	2.356
Aktiver	560	374	0	0	0	0	934
Hovedstole i alt	-1.682	-1.941	-1.000	-3.292	0	-10.677	-18.592
Rentebetalinger							
Gæld	-236	-178	-109	-187	-79	-487	-1.276
Derivatforpligtelser	-172	-102	-52	-49	-102	-420	-897
Derivattilgodehavende	211	113	19	2	0	111	456
Aktiver	0	0	0	0	0	0	0
Rentebetalinger i alt	-197	-167	-142	-234	-181	-796	-1.717

Forfaldstidspunkt på gæld samt forpligtelser og tilgodehavende på finansielle derivater 2020, A/S Øresund (mio. kr.)

Forfaldstidspunkt	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	I alt
Hovedstole							
Gæld	-650	-1.200	-1.700	-2.062	-800	-4.583	-10.995
Derivatforpligtelser	0	0	0	-1.413	0	-218	-1.631
Derivattilgodehavende	0	0	0	1.412	0	0	1.412
Aktiver	74	818	0	0	0	0	892
Hovedstole i alt	-576	-382	-1.700	-2.063	-800	-4.801	-10.322
Rentebetalinger							
Gæld	-291	-269	-267	-241	-97	-1.032	-2.197
Derivatforpligtelser	-78	-86	-87	-100	-62	-777	-1.190
Derivattilgodehavende	112	115	123	99	0	655	1.104
Aktiver	0	0	0	0	0	0	0
Rentebetalinger i alt	-257	-240	-231	-242	-159	-1.154	-2.283



Forfaldstidspunkt på gæld samt forpligtelser og tilgodehavende på finansielle derivater 2019, A/S Øresund (mio. kr.)

Forfaldstidspunkt	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	I alt
Hovedstole							
Gæld	-1.150	-650	-700	-1.700	-2.062	-4.684	-10.946
Derivatforpligtelser	0	0	0	0	-1.419	-208	-1.627
Derivattilgodehavende	0	0	0	0	1.412	0	1.412
Aktiver	0	859	0	0	0	0	859
Hovedstole i alt	-1.150	209	-700	-1.700	-2.069	-4.892	-10.302

Rentebetalinger							
Gæld	-289	-285	-265	-264	-239	-1.127	-2.469
Derivatforpligtelser	-93	-94	-86	-79	-99	-599	-1.050
Derivattilgodehavende	127	114	111	116	99	582	1.149
Aktiver	0	0	0	0	0	0	0
Rentebetalinger i alt	-255	-265	-240	-227	-239	-1.144	-2.370

Forfaldstidspunkt på gæld samt forpligtelser og tilgodehavende på finansielle derivater 2020, A/S Femern Landanlæg (mio. kr.)

Forfaldstidspunkt	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	I alt
Hovedstole							
Gæld	-250	-1.650	0	0	-1.243	-3.150	-6.293
Derivatforpligtelser	-5	0	0	0	0	-96	-101
Derivattilgodehavende	6	18	17	0	0	16	57
Aktiver	1.785	149	0	0	0	0	1.934
Hovedstole i alt	1.536	-1.483	17	0	-1.243	-3.230	-4.403

Rentebetalinger							
Gæld	-31	-22	-18	-18	-20	-53	-162
Derivatforpligtelser	-1	-46	-58	-31	-29	-1.654	-1.819
Derivattilgodehavende	0	0	0	0	0	245	245
Aktiver	0	0	0	0	0	0	0
Rentebetalinger i alt	-32	-68	-76	-49	-49	-1.462	-1.736

Forfaldstidspunkt på gæld samt forpligtelser og tilgodehavende på finansielle derivater 2019, A/S Femern Landanlæg (mio. kr.)

Forfaldstidspunkt	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	> 5 år	I alt
Hovedstole							
Gæld	-1.500	-250	0	0	0	-3.046	-4.796
Derivatforpligtelser	-9	0	0	0	0	-84	-93
Derivattilgodehavende	26	0	16	15	0	14	71
Aktiver	0	1.531	0	0	0	0	1.531
Hovedstole i alt	-1.483	1.281	16	15	0	-3.116	-3.287

Rentebetalinger							
Gæld	-25	-20	-14	-15	-16	-49	-139
Derivatforpligtelser	-28	-13	-48	-58	-30	-669	-846
Derivattilgodehavende	0	0	0	0	0	160	160
Aktiver	0	0	0	0	0	0	0
Rentebetalinger i alt	-53	-33	-62	-73	-46	-558	-825



Note 26 Rentabilitet

A/S Storebælt

A/S Storebælts gæld tilbagebetales ved hjælp af indtægterne fra vej- og jernbanetrafikken. I den langsigtede rentabilitetsberegning opgøres tilbagebetalingstiden på Finansministeriets langsigtede renteskøn for en 10-årig statsobligation fra august 2020 på den del af gælden, der ikke er renteafdækket, mens den del af gælden, der er renteafdækket, indgår med de faktisk aftalte rentevilkår.

Den politiske aftale af den 21. september 2017 om takstnedsættelsen på 25 pct. og forpligtigelsen til at medfinansiere udvidelsen af Fynske Motorvej med 2,1 mia. kr. (i 2017-priser) medførte, at tilbagebetalingstiden blev forlænget til 34 år, hvorved gælden forventes tilbagebetalt i 2032. I indeværende regnskabsår er tilbagebetalingstiden uændret 34 år.

Jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund blev nedsat i forbindelse med finanslovsaftalen for 2016. I A/S Storebælt afhænger indtægterne af den faktiske jernbanetrafik, og nedsættelse af jernbanebetalingen gav en reduktion i jernbaneindtægterne på 270 mio. kr. i 2016-priser.

Medfinansiering af den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra den 29. januar 2009 indgår i opgørelsen af tilbagebetalingstiden, hvor selskabet udlodder udbytte til staten på 9,0 mia. kr. (i 2008-priser) frem til regnskabsåret 2022. Derudover indgår en forpligtigelse til den tidligere omtalte medfinansiering af Fynske Motorvej på 2,2 mia. kr. (i 2018-priser).

Efter udlodning af et forventet udbytte på 1.378 mio. kr. for regnskabsåret 2020 vil der samlet være udloddet 9.821 mio. kr. til aktionæren. Af den samlede udlodning vedrører 9.000 mio. kr. medfinansieringen af den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra 2009 og 821 mio. kr. vedrører medfinansieringen af udvidelsen af Fynske Motorvej. I dagens prisniveau udestår der ca. 1,6 mia. kr. vedrørende "En grøn transportpolitik" og ca. 1,4 mia. kr. vedrørende finansieringen af Fynske Motorvej.

De væsentligste usikkerheder i rentabilitetsberegningen vedrører den langsigtede trafikudvikling og skøn for renteudviklingen, der er baseret på Finansministeriets renteskøn for en 10-årig statsobligation

I 2021 forventes en positiv trafikvækst for personbiler svarende til en delvis indhentning af efterslæbet fra 2020 med nedgang i trafikken pga. covid-19 pandemien, mens lastbiler forventes at vækste med 0 pct. Trafikvæksten stiger gradvist mod et langsigtet niveau på 1,5 pct. for personbiler og 1,0 for lastbiler fra 2025. Driftsomkostninger er baseret på en forudsætning om en årlig effektivisering på 2 pct. p.a. frem til 2024, hvorefter de er forudsat at stige i takt med den almindelige inflation. Der er endvidere en vis usikkerhed knyttet til størrelse og tidsmæssig placering af reinvesteringer i jernbaneanlægget.

A/S Øresund

Investeringen i Øresundsforbindelsens landanlæg tilbagebetales dels ved betaling fra Banedanmark for råderetten over Øresundsbanen, dels ved en udbyttebetaling fra Øresundsbro Konsortiet I/S, hvor A/S Øresund ejer 50 pct. I den langsigtede rentabilitetsberegning opgøres tilbagebetalingstiden på Finansministeriets langsigtede renteskøn for en 10-årig statsobligation fra august 2020 på den del af gælden, der ikke er renteafdækket, mens den del af gælden, der er renteafdækket, indgår med de faktisk aftalte rentevilkår.

Som konsekvens af finanslovsaftalen for 2016 nedtrappes jernbanebetalingen gradvist frem til 2024 og vil samlet set være nedsat med 200 mio. kr. i 2016-priser, når den er fuldt indfasat. Heri indgår også, at A/S Øresund er pålagt at inddække jernbanebetalingen til Øresundsbro Konsortiet I/S, som hidtil har været finansieret igennem finansloven.

A/S Øresund vil som følge af sambeskatningen med koncernens øvrige selskaber opnå en likviditetsfordel. Denne fordel opnås, fordi sambeskatningen med A/S Storebælt indebærer, at A/S Storebælt umiddelbart kan udnytte de skattemæssige underskud i A/S Øresund mod at erlægge provenuet af den skattemæssige besparelse til A/S Øresund. A/S Øresund får dermed fremrykket anvendelsen af sine skattemæssige underskud i tid.



Tilbagebetalingstiden for A/S Øresund er beregnet til 46 år, hvilket er en reduktion på 1 år sammenholdt med sidste års regnskab. Det skyldes primært effekten af et lavere forventet renteskøn, der nu er baseret på Finansministeriets seneste langsigtede renteskøn. I modsat retning trækker udskydelsen af udbyttebetalingen fra Øresundsbro Konsortiet I/S som konsekvens af EU-Kommissionens annullering af statsstøttegodkendelsen samt en nedjustering af trafikindtægterne som konsekvens af covid-19 pandemien.

Beregningen af tilbagebetalingstiden er baseret på den i 2018 besluttede udbyttepolitik.

A/S Øresund er følsom over for ændringer i økonomien i Øresundsbro Konsortiet I/S, da det er her trafikindtægterne til afdrag på gælden kommer fra og indirekte i A/S Storebælt via sambeskatningen.

Rentabilitet i Femern Bælt-projektet

Femern A/S offentliggjorde den 7. december 2020 en ny finansiel analyse af den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet (kyst til kyst-forbindelsen samt de danske landanlæg). Opdateringen er sket med baggrund i EU-Kommissionens statsstøtteafgørelse af 20. marts 2020 om finansiering af Femern Bælt-forbindelsen.

Analysen viser, at det samlede Femern Bælt-projekt kan være tilbagebetalt 28 år efter åbningen, og det er en forbedring på otte år i forhold til den seneste finansielle analyse fra 2017. Det skyldes lavere finansieringsomkostninger, da Femern A/S kan opnå finansiering til en betydelig lavere realrente end oprindelig forudsat. Statsstøtteafgørelsen angår kyst til kyst-forbindelsen og indeholder betingelser om, at garantperioden afgrænses til det 16. drifts år, at der indføres et loft over den samlede statsgaranterede gæld på 69,3 mia. kr., og at Femern A/S skal betale en garantiprovision på 2 pct.

Note 27 Leverandører og andre gældsforpligtelser

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
22	35	Leverandører	355	413
279	2	Gæld, virksomhedsdeltagere	0	0
0	0	Gæld, Øresundsbro Konsortiet I/S	36	42
0	1	Skyldig garantiprovision	71	52
20	35	Anden gæld	198	107
322	73	I alt	660	614

Note 28 Periodeafgrænsningsposter

Sund & Bælt Holding A/S			Sund & Bælt koncernen	
2019	2020		2020	2019
0	0	Periodiserede renter, finansielle instrumenter	357	405
0	0	Periodisering - Forudbetalte indtægter	52	55
0	0	Øvrige periodisering	3	3
0	0	Periodeafgrænsningsposter i alt	412	464

Periodiserede renter, finansielle instrumenter, er specificeret i note 24 Nettogæld.

Note 29 Kontraktuelle forpligtelser, eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Koncernens kontraktuelle forpligtelser består af indgåede anlægs-, drifts- og vedligeholdskontrakter med udløb frem til 2024 til et samlet restbeløb af 426 mio. kr. (215 mio. i 2019). Under kontrakterne er der ved årets afslutning udført arbejde for 89 mio. kr. (159 mio. i 2019).

Femern A/S har pr 1. januar 2021 indgået aftaler relateret til arealerhvervelser og erstatning for fremtidig nedlægning af vindmøller i anlægsområdet på Fehmarn. Den kontraktuelle forpligtelse udgør 73 mio. kr.

Femern A/S har som en naturlig del af kontraktforholdet mellem selskabet og dets entreprenører modtaget en række krav om ekstrabetaling mv., udover hvad der er aftalt i de indgåede kontrakter mellem parterne. Kravene håndteres løbende i forhold til entreprenørerne og indregnes i regnskabet, når der foreligger en afklaring af det enkelte krav. Størrelsen af sådanne krav er forbundet med usikkerhed, men det vurderes, at de vil kunne håndteres inden for rammerne af projektets budget.

I henhold til Lov om færgefart er A/S Storebælt pålagt i et nærmere fastsat omfang at opretholde en bilfærgesforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og mellem Spodsbjerg og Tårs. For ruten mellem Spodsbjerg og Tårs er der med virkning fra den 1. maj 2018 indgået en aftale med Danske Færger A/S (opkøbt af Molslinjen A/S i 2018) om drift af ruten i en 10-årig periode med option på yderligere to år. I 2021 forventes omkostningerne at udgøre 35 mio. kr.

I 2013 indgav tidligere HH Ferries m.fl. en klage til EU-Kommissionen med påstand om, at de dansk/svenske statsgarantier for Øresundsbro Konsortiets I/S' lån mv. er ulovlige i henhold til EU's statsstøtteregler. I oktober 2015 afgjorde EU-Kommissionen, at garantierne er omfattet af statsstøttereglerne, og at de er i overensstemmelse med disse regler. Tidligere HH Ferries m.fl. indbragte dette for EU-retten, som traf sin afgørelse den 19. september 2018, hvilket medførte en annullering af EU-Kommissionens afgørelse fra 2015. Dommen siger ikke noget om, hvorvidt statsstøtten var ulovlig eller ej, men udelukkende, at EU-Kommissionen har begået en række procedurefejl. EU-Kommissionen indleder herefter en "formel undersøgelsesprocedure", hvor man forventede en afgørelse i 2020. Dette blev dog ikke tilfældet – bl.a. pga. covid-19 pandemien – og det er pt uvist, hvornår en ny afgørelse foreligger. Det er Øresundsbro Konsortiet I/S' vurdering, at det ikke kan afvises, at denne sag vil føre til en vis tilbagebetaling af tidligere modtaget støtte i form af garantier mv. Det er ikke muligt at kvantificere denne usikkerhed.

A/S Storebælt, A/S Øresund og A/S Femern Landanlæg har indgået tovejs sikkerhedsstillelsesaftaler (CSA-aftaler) med en række finansielle modparter og er som følge heraf forpligtet til at stille sikkerhed ved depotering af obligationer for mellemværender på derivat kontrakter i modparternes favør. A/S Storebælt har afgivet sikkerhedsstillelse for 1.057 mio. kr. til sikkerhed for mellemværender på derivat kontrakter med 3 forskellige finansielle modparter i deres favør. A/S Øresund har afgivet sikkerhedsstillelse for 769 mio. kr. til sikkerhed for mellemværender på derivat kontrakter med 4 forskellige finansielle modparter i deres favør. A/S Femern Landanlæg har afgivet sikkerhedsstillelse for 1.769 mio. kr. til sikkerhed for mellemværender på derivat kontrakter med 2 forskellige finansielle modparter i deres favør.

Sund & Bælt Holding A/S er administrationsselskab i en dansk sambeskatning. Selskabet hæfter derfor ifølge selskabsskattelovens regler herom fra og med regnskabsåret 2013 solidarisk med de øvrige sambeskattede selskaber.

Koncernens selskaber har derudover ikke afgivet sikkerhedsstillelser.



Note 30 Nærtstående parter

Nærtstående parter omfatter den danske stat, selskaber og institutioner ejet af denne. Transaktioner vedrørende koncernens ledende medarbejdere fremgår af note 6 Personaleomkostninger.

Nærtstående part	Hjemsted	Tilknytning	Transaktioner	Prisfastsættelse
Den danske stat	København	100 pct. ejerskab via Sund & Bælt Holding A/S	Garanti for selskabets Garantiprovision	Fastlagt ved lov. Udgør 0,15 pct. af den nominelle
Transportministeriet	København	100 pct. ejerskab via Sund & Bælt Holding A/S	Rådgivning	Markedspris
Vejdirektoratet	København	Ejet af Transportministeriet	Rådgivning	Markedspris
Fjordforbindelsen Frederikssund	Frederikssund	Ejet af Transportministeriet	Varetagelse af Anlægsarbejde	Markedspris
Banedanmark	København	Ejet af Transportministeriet	Betalinger for benyttelse af jernbaneforbindelse Rådgivning Anlægs- og vedligeholdelsesarbejde	Fastsættes af Transportministeren
Metroselskabet I/S	København	Delvist ejet af den danske stat	Rådgivning	Markedspris
Øresundsbro Konsortiet I/S København / Malmø	København / Malmø	Interessentskab ejet 50 pct. af A/S Øresund Delvis fælles bestyrelses-medlemmer. Fælles finansdirektør	Varetagelse af	Markedspris
A/S Storebælt	København	Datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S Fælles direktion	Varetagelse af Sambeskatningsbidrag	Markedspris
A/S Øresund	København	Datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S Fælles direktion	Varetagelse af Sambeskatningsbidrag	Markedspris
Femern A/S	København	Datterselskab af A/S Femern Landanlæg	Rådgivning Sambeskatningsbidrag	Markedspris
A/S Femern Landanlæg	København	Datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S Fælles direktion	Varetagelse af Sambeskatningsbidrag	Markedspris
Sund & Bælt Partner A/S	København	Datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S Fælles direktion	Varetagelse af fælles funktioner Sambeskatningsbidrag	Markedspris
BroBizz A/S	København	Datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S	Varetagelse af fælles funktioner Sambeskatningsbidrag	Markedspris
BroBizz Operatør A/S	København	Datterselskab af BroBizz A/S	Varetagelse af fælles funktioner Sambeskatningsbidrag	Markedspris



Nærtstående part	Beskrivelse	Beløb 2020	Beløb 2019	Balance pr. 31. december 2020	Balance pr. 31. december 2019
Den danske stat	Garantiprovision	-71.967	-67.537	-70.600	-68.178
Transportministeriet	Rådgivning	-601	-1.023	-120	183
Vejdirektoratet	Rådgivning	11.726	-1.347	-476	-291
Fjordforbindelsen	Varetagelse af driftsopgaver	-17.782	79	-127	31
Frederikssund	Rådgivning	691	-1.334	132	-522
	Anlægsarbejde	0	10.082	0	-2.521
Metroselskabet I/S	Rådgivning	2.199	2.194	682	682
Banedanmark	Betalinger for benyttelse af jernbaneforbindelse	315.156	342.755	-2.803	33.281
	Rådgivning	12.071	18.428	3.788	10.441
	Anlægs- og vedligeholdelsesarbejde	-1.083.964	-972.276	-53.498	-100.050
Øresundsbro Konsortiet I/S	Varetagelse af datterselskabets driftsopgaver	-6.404	-7.600	0	-1.000
	Køb af driftsopgaver	-380.680	-354.300	-35.469	-41.300
A/S Storebælt	Varetagelse af datterselskabets driftsopgaver	93.250	65.051	17.104	844
	Fællesfunktioner	930	-764	583	-456
	Sambeskatningsbidrag	268.439	250.079	268.439	250.079
A/S Øresund	Varetagelse af datterselskabets driftsopgaver	27.779	30.700	3.333	-637
	Sambeskatningsbidrag	-12.821	-200.400	-12.821	-204.209
Sund & Bælt Partner A/S	Varetagelse af datterselskabets	46	45	6	0
	Sambeskatningsbidrag	28	66	28	66
Femern A/S	Varetagelse af datterselskabets driftsopgaver	95.016	28.112	12.826	2.549
	Sambeskatningsbidrag	-41.618	-77.005	-41.618	-77.005
A/S Femern Landanlæg	Varetagelse af datterselskabets driftsopgaver	7.338	8.436	971	0
	Sambeskatningsbidrag	-90.261	25.945	-90.261	25.071
BroBizz A/S	Varetagelse af datterselskabets driftsopgaver	28.541	13.263	13.006	1.800
	Sambeskatningsbidrag	564	-3.000	564	-1.700
BroBizz Operatør A/S	Varetagelse af datterselskabets driftsopgaver	1.170	1.000	128	0
	Rådgivning	-612	9.267	-801	3.718
	Sambeskatningsbidrag	-386	-119	-386	-119



Note 31 Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet hændelser efter balancedagen, som er af betydning for årsrapporten for 2020.

Note 32 Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 24. marts 2021 godkendt nærværende årsrapport til offentliggørelse.

Årsrapporten forelægges Sund & Bælt Holding A/S' aktionærer til godkendelse på den ordinære generalforsamling den 19. april 2021.



Påtegninger

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020 for Sund & Bælt Holding A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS) som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2020 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og selskabets finansielle stilling som helhed samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står overfor.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 24. marts 2021

Direktion

Mikkel Hemmingsen
Administrerende direktør

Claus F. Baunkjær
Direktør

Bestyrelse

Peter Frederiksen
Formand

Jørn Tolstrup Rohde
Næstformand

Walter Christopherson

Claus Jensen

Ruth Schade

Lene Lange

Erik Skotting

Susanne J. Monferré

Michael Hannibal

Jens Villemoes

Martin Duus Havelykke

Christina Bendixen Würtz



Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformation kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og selskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i koncernregnskabet og årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og selskabet ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af koncernregnskabet og årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om koncernregnskabet og årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

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

København, den 24. marts 2021

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR-nr. 33 96 35 56

Anders Oldau Gjelstrup

statsautoriseret revisor

MNE-nr. 10777

Jakob Lindberg

statsautoriseret revisor

MNE-nr. 40824



Finansiell ordbog

Swaps

Bytte af betalingsrækker mellem to modparter på fx. rente- eller valutaswaps – typisk mellem en virksomhed og en bank. Eksempelvis kan virksomheden optage et lån med fast rente og herefter indgå en renteswap med banken, hvorunder virksomheden modtager en tilsvarende fast rente og betaler en variabel rente +/- et tillæg. Netto vil virksomheden således have en forpligtelse til at betale den variable rente +/- tillægget. I en valutaswap byttes betalinger i to forskellige valutaer.

Rentebærende nettogæld

Den rentebærende nettogæld udgøres af finansielle aktiver og passiver opgjort til amortiseret kostpris, eksklusive skyldig og tilgodehavende rente

Dagsværdi

Dagsværdi er den regnskabsmæssige betegnelse for markedsværdi og udtrykker aktuelle købs- og salgskurser på finansielle aktiver og passiver. Ændringer i dagsværdien kan primært henføres til udviklingen i renteniveau, valutakurser og inflation.

Dagsværdiregulering

Et regnskabsprincip, hvorefter man ved regnskabsaflæggelsen fastsætter værdien af aktiver/passiver til deres markedsværdi (dagsværdi) – altså den værdi, de på det givne tidspunkt har i markedet, hvis de skulle købes/sælges. I perioden mellem optagelse og indfrielse af aktiv/passiv vil denne dagsværdi svinge med eksempelvis renteniveauet og valutakursen.

Kredit-rating

Internationale kreditvurderingsbureauer giver virksomheder en såkaldt rating, der udtrykker deres kreditværdighed. Typisk kan man få en kort og en lang rating, der udtrykker virksomhedens evne til at betale sine forpligtelser på kort hhv. lang sigt. Ratingen – eller karakteren – er inddelt i en skala, hvor AAA er det bedste, AA det næstbedste og så videre. Den danske stat, der garanterer for Storebælts- og Øresundsforbindelsens forpligtelser, har den bedste kreditværdighed AAA. De største kreditvurderingsbureauer er Moody's og Standard & Poor's.

Realrente

Den nominelle rente korregeret for inflationen.

