

## Samrådsspørgsmål AE og AF

---

Spørgsmål AE:

”Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser DSBs hensættelse af 725 mio. kr. til at dække underskuddet ved DSB Firsts eventuelle konkurs får for togdriften i Danmark.”

Spørgsmål AF:

”Ministeren bedes redegøre for, hvordan han vil sikre, at DSBs hensættelse af 725 mio. kr. til at dække underskuddet ved DSB Firsts eventuelle konkurs ikke rammer togpassagererne i form af højere priser, dårligere tog eller færre afgange.”

Jeg vil gerne takke Trafikudvalget for at få lejlighed til at redegøre for den aktuelle situation vedr. DSBFirst.

Et væsentligt spørgsmål er naturligvis, hvordan hele DSB påvirkes, og hvad det betyder for DSB’s forpligtelser i henhold til DSB’s kontrakt med



Transportministeriet om togdrift udført som offentlig service.

Jeg vil gerne anmode om at besvare samrådsspørgsmålene AE og AF under ét.

Baggrunden

Baggrunden for samrådsspørgsmålene er, at DSB i årsrapporten for 2010 har hensat et samlet beløb på 725 mio. kr. til imødegåelse af forventede tab relateret til DSBFirst Øresund samt mulige tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte mv.

Baggrunden for de 725 mio. kr.

Til denne hensættelse på 725 mio. kr. vil jeg indledningsvis gerne knytte to bemærkninger. For det første har DSB's revisorer taget forbehold i regnskabet for de underliggende forudsætninger og



antagelser vedrørende selve opgørelsen af størrelsen af beløbet. DSB's revisorer kan således ikke afvise, at et eventuelt faktisk tab vil kunne vise sig at afvige væsentligt fra det indregnede beløb. Det kan være i enten positiv eller negativ retning.

For det andet vil jeg gerne pege på, at når DSB foretager hensættelsen, så indebærer det ikke i sig selv et realiseret tab for DSB koncernen. Selve hensættelsen har således i første omgang ikke direkte betydning for f.eks. DSB's likviditet.

Når dette mere regnskabstekniske vedrørende DSB's foreløbige opgørelse er sagt, så vil jeg gerne understrege, at



mine bemærkninger omkring usikkerheden ved opgørelsen og revisorforbeholdets karakter ikke på nogen måde skal tolkes som, at der skulle være nogen formildende omstændigheder forbundet hermed.

Tværtimod understreger det, efter min mening, alvoren i den situation, der er opstået i forhold til DSB's regnskabsaflæggelse.

Det hensatte beløb på i alt 725 mio. kr. er sammensat af mange forskellige poster.

De betydeligste poster vedrører driften i Sverige, bl.a. et tilgodehavende hos DSBFirst Sverige (175 mio. kr.), det forventede driftsunderskud i Sverige



(104 mio. kr.) og den garanti, som DSB har stillet overfor udbudsmyndighederne i Sverige (97 mio. kr.).

Men også i Danmark er der hensat ikke uvæsentlige beløb til tab, bl.a. kapitalindskuddet i DSB First Danmark (54 mio. kr.) og DSB's garanti overfor de danske udbudsmyndigheder (70 mio. kr.).

Jeg skal bemærke, at der ved opgørelsen af hensættelsen er medtaget driftstab, hvis driften fortsættes i regi af DSBFirst frem til og med september 2011 (de ovennævnte 104 mio. kr. for Sverige samt 9 mio. kr. for Danmark). Det er efter det for mig oplyste et "worst case



scenario”, som DSB’s revisorer har insisteret på. DSB har selv som målsætning, at der findes en anden ordning end den nuværende inden for en periode på 3 måneder, hvilket fremgår af DSB’s pressemeddelelse af 9. april.

Men jeg synes det er værd at bemærke, at det løbende driftsunderskud i Sverige er mere end ti gange så stort som i Danmark. Det er i Sverige – og ikke på Kystbanen – at pengene fosser ud af DSBFirsts kasse.

Konsekvenser for  
togtrafikken i  
Danmark

Det er vigtigt, at vi nu får afklaret, hvad det kan have af konsekvenser for togdriften i Danmark, såfremt DSB skulle realisere et stort tab i relation til DSBFirst.



Hvis vi skulle ende i det scenarie, hvor det hensatte beløb realiseres som et tab, vil de økonomiske konsekvenser af dette tab, efter min og mine medarbejders vurdering, dog ikke medføre, at DSB ikke længere vil kunne leve op til den indgåede kontrakt mellem Transportministeriet og DSB. Dvs. kontrakterne om fjern- og regionalstrafikken samt S-tog udført som offentlig service for perioden 2005-2014.

Jeg har naturligvis bedt DSB om en vurdering, og virksomheden har bekræftet, at "et eventuelt tab ikke isoleret set kommer til at berøre trafikken i øvrigt. Eller mulighederne for at overholde forventningerne til



trafikken i 10 års kontrakten.” Så det handler ikke om, at vi skal give yderligere statstilskud til DSB, selv om DSB skulle ende i en situation, hvor de 725 mio. kr. må realiseres som et tab. Men det er klart, at et sådant tab vil nødvendiggøre en række handlinger i virksomheden med henblik på bl.a. at trimme omkostningerne.

Hvad angår togdriften på selve den berørte strækning, Kystbanen, har jeg sammen med forligskredsen den 11. april 2011, sikret passagerne via vores ”Plan B”, og der vil således stadig køre tog, selv hvis DSBFirst skulle gå konkurs.

Generelt om  
DSB's aktiviteter i  
udlandet

Dette vil være mit direkte svar på det stillede spørgsmål til dagens samråd.





Jeg vil også gerne knytte et par generelle kommentarer til DSB's udlandsaktiviteter.

Da Folketinget i 2002 ved aktstykke 181 fastlagde rammerne for DSB's udlandsaktiviteter, var det en vigtig del af rammerne, at DSB ved større projekter skulle have en eller flere partnere med. Det gælder ved projekter over 350 mio. kr. i Sverige, Norge og Tyskland og over 100 mio. kr. i andre EU- og EØS-lande.

Baggrunden for dette krav var, at DSB så kan trække på partnerens kompetencer, men også, at hvis en medinvestor er villig til at investere, er det et tegn på, at investeringen er kommercielt fornuftig.



Vigtigst - ud fra et risikomæssigt synspunkt - er dog, at kravet om den private partner skal være med til at sikre, at DSB ikke alene bærer det fulde økonomiske ansvar ved store investeringer. Som der står i aktstykket: ”Kravet om privat deltagelse ved større investeringer skyldes, at det vurderes hensigtsmæssigt, at DSB ikke bærer den fulde finansielle risiko ved store investeringer.”

Nu står vi så i en situation, hvor der er store økonomiske problemer i DSBFirst. Og hvor det ser ud til, at den private partner – First Group – prøver at løbe fra regningen. Ja endog prøver at få penge med ud.



Jeg kan ikke acceptere en situation, hvor vi ender med, at det alene er de danske skatteydere, der har finansieret DSB's kørsel i udlandet.

Det er klart, at når man byder på trafikkontrakter, så er der også en risiko for tab. Det fremgår også meget klart af aktstykke 181.

Men jeg er af den opfattelse, at hvis DSBFirst går ned, og DSB står med hele regningen, så må vi overveje om det skal betyde et stop for flere udlandseventyr.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at min begejstring for DSB's udenlandske aktiviteter altid har været til at overse. Min holdning har hele tiden været, at DSB først og fremmest skulle fokusere



på at få togdriften i Danmark til at fungere godt.

Der har været andre, der har udtrykt langt større begejstring, når DSB vandt kontrakter i udlandet, og som har ønsket, at DSB skulle have endnu friere rammer for at byde i udlandet.

Hvis det viser sig, at DSBFirst går ned, fordi der har været givet helt uholdbare bud, som man efterfølgende har søgt at dække over gennem tvivlsomme transaktioner – her tænker jeg navnlig på overdragelsen af vedligeholdelsesaktiviteterne på Helgoland – og hvis de danske skatteydere – i modstrid med intentionen bag aktstykke 181 – kommer til at hænge på hele regningen, så må



man give de skeptikere ret, der siger, at DSB her har fået forenet de værste sider af offentlig og privat virksomhed.

Jeg har derfor sat DSB udenlandske budaktiviteter på "hold", indtil vi har fået et overblik over situationen vedrørende DSBFirst. Men vi bliver i alle tilfælde nødt til at drøfte rammerne for, at DSB fortsætter med at engagere sig i udlandet.

Afslutningsvis vil jeg fremhæve, at en god del af den diskussion, der har været vedrørende DSB gennem den seneste tid efter min mening afspejler et udtalt behov for nærmere at drøfte den konstruktion, som er valgt for DSB. Konstruktionen – selvstændig offentlig



virksomhed (SOV), indebærer, at vi har en bestyrelse, der har det overordnede ansvar for virksomheden, og med revisorer, der på generalforsamlingen udpeges af ejeren (staten v/transportministeren), og som har til opgave at revidere virksomhedens økonomi samt udtale sig om særlige forhold, som ministeriet løbende må have behov for nærmere at sætte sig ind i.

Det er en konstruktion, der er vedtaget ved lov i 1998. Ikke desto mindre har jeg også i sagen om DSBFirst modtaget en stribe spørgsmål, der har som præmis, at jeg som ejer af det samlede koncern, forudsættes at have et indgående kendskab til alle detaljer i de aftaler, som



virksomheden gennem sine datterselskaber har indgået med 3. part. For eksempel den tvist der er mellem det svenske selskab DSBBFirst Sverige AB og de svenske udbudsmyndigheder om kompensation for ekstraarbejder som følge af ombygningen af Malmö Centralstation – de såkaldte ”claims”.

Det er klart, at jeg ikke kan have et sådant detailkendskab, og det er i øvrigt forudsat i selve konstruktionen at det skal jeg heller ikke. Det er bestyrelsens ansvar. Og når jeg og mine medarbejdere alligevel vælger at stille opklarende spørgsmål til virksomheden, må vi nødvendigvis kunne stole på de svar, virksomheden afgiver og på de



redegørelser, vi modtager fra virksomhedens revisorer.

Jeg har ikke selv draget den endelige konklusion af den drøftelse, som jeg mener vi bør have men det er klart, at jeg ser et stort behov for en forventningsafstemning. Jeg vil derfor i alle tilfælde lægge op til, at vi foretager et eftersyn af rammerne for organiseringen af DSB.