

Samrådsspørgsmål AB om DSBFirst

Spørgsmål AB

Ministeren bedes redegøre for fremtidsudsigterne for DSB First, og for hvad en eventuelt konkurs hos DSB First vil betyde for DSB's økonomi, for pendlerne på Kystbanen og for pendlerne mellem Malmø og København.

Indledning

Jeg er glad for at, at udvalget har takket ja til mit forslag om at komme og redegøre for situationen vedrørende DSB og DSBFirst.

Den verserende sag om DSBFirst startede, da bestyrelsen i DSB blev gjort opmærksom på nogle yderst kritisable forhold omkring samhandelen mellem DSB og DSBFirst, der førte til, at DSB's revisorer, Rigsrevisionen, KPMG og Deloitte, tog et forvaltningsforbehold i DSB's årsrapport for 2010. Efter det oplyste blev bestyrelsesformanden oplyst herom i februar.



Jeg havde et møde med Rigsrevisor den 16. marts 2011, hvor Rigsrevisor informerede mig om, at der kunne forventes et alvorligt forbehold fra revisorerne i DSB's årsrapport for 2010.

Revisorernes forbehold har følgende ordlyd:

”Ved den udførte forvaltningsrevision er det vores opfattelse, at DSB's håndtering af samhandelen med DSBFirst og overdragelsen af vedligeholdelse af togsæt på Helgoland ikke er sket med tilstrækkelig forståelse og behørig hensyntagen til de særlige krav, der er for konkurrenceudsatte aktiviteter, herunder behovet for at udarbejde nødvendig dokumentation



for transaktionerne forud for samhandelen.

Vi skal særligt gøre opmærksom på overdragelsen af kontraktrettighederne om vedligeholdelse af togsæt på Helgoland fra DSBFirst til DSB Vedligehold A/S. Vi finder derfor, at det ikke kan dokumenteres, at DSB's håndtering af de konkurrenceudsatte aktiviteter har været korrekt”

Bestyrelsen har overfor mig oplyst, at revisionsforbeholdet førte til, at de generalforsamlingsvalgte medlemmer af bestyrelsen på et møde den 17. marts måtte konkludere, at man ikke længere kunne have tillid til, at den administrerende direktør kunne rette op



på problemerne omkring DSBFirst.
Derfor blev der truffet beslutning om at afskedige den administrerende direktør.

Forligskredsen omkring
kystbaneudbuddet besluttede i
forlængelse heraf at bede
revisionsvirksomheden KPMG om at
undersøge de økonomiske forhold i
DSBFirst.

Transportministeriet bad ligeledes
Kammeradvokaten om at undersøge de
statsstøtteretlige aspekter af forholdet
mellem DSB og DSBFirst.

Endelig har DSB overfor mig oplyst, at
virksomheden har igangsat en række
undersøgelser af forløbet omkring
DSBFirst.



Fremtidsudsigter
ne for DSBFirst

På et møde i Transportministeriet den 7. april, oplyste Kammeradvokaten, at der ifølge de foreløbige vurderinger er væsentlige statsstøtteretlige problemstillinger i forholdet mellem DSB og DSBFirst.

Kammeradvokaten gennemgik desuden de foreløbige vurderinger på et møde i Transportministeriet den 8. april, hvor såvel DSBs ledelse som DSB's revisorer deltog.

Kammeradvokatens bekymringer gik dels på en større mellemregning, der er opstået mellem DSB og DSBFirst, dels på den såkaldte Helgoland-transaktion, hvor en række vedligeholdsaktiviteter blev overført fra DSBFirst til DSB's nye



vedligeholdelsesselskab. Problemet set fra Kammeradvokatens side er, at en bagvedliggende værdiansættelse har ført til en pris for transaktionen, der må antages at ligge over markedspris.

Jeg blev på et kvartalsmøde med DSB den 15. september 2010 informeret om DSB's overordnede planer om samling af koncernens vedligeholdelsesaktiviteter i et selvstændigt selskab, som skulle ske med henblik på at opnå stordriftsfordele.

Jeg fik ikke på mødet oplysninger om økonomien eller de konkrete transaktioner, som ligger bagved, og som skal muliggøre en samling af vedligeholdelsesopgaverne. Men det skulle jeg heller ikke have haft, idet



virksomhedens ledelse er i sin gode ret til at gennemføre organisatoriske ændringer, der har til formål at forbedre virksomhedens økonomiske stilling.

På et ekstraordinært bestyrelsesmøde i DSB den 9. april, hvor Kammeradvokaten på bestyrelsens opfordring var til stede, drøftede bestyrelsen Kammeradvokatens foreløbige vurdering. Bestyrelsen valgte i en pressemeddelelse, der blev udsendt efter mødet, at oplyse om Kammeradvokatens foreløbige vurdering samt tillige at oplyse, at den forudser et driftsunderskud i DSBFirst også i 2011.

På den baggrund er et revideret årsregnskab 2010 for DSB koncernen



som helhed under forberedelse – et regnskab, hvori der hensættes et betydeligt beløb til betaling af tab på en eventuel ophævelse af kontrakten mellem DSBFirst og udbudsmyndighederne på dansk og svensk side. Desuden tages der højde for eventuelle tilbagebetalingskrav i forbindelse med ulovligt ydet statsstøtte.

Betydningen for DSB's økonomi

Skulle der ske det, at DSBFirst går konkurs, vil der blive tale om et ganske betragteligt tab for DSB, hvilket kommer til udtryk i den førømtalte hensættelse.

DSB's årsrapport, som efter planen offentliggøres i morgen onsdag den 13. april, vil derfor indeholde en hensættelse



(i beløb) med DSB's skøn over det (maksimale) forventede tab på DSBFirst.

DSB har oplyst, at hensættelsen vil betyde, at DSB's årsregnskab for 2010 vil vise et betydeligt underskud.

DSB har desuden oplyst, at der er iværksat en række initiativer med henblik på at rette op på økonomien i DSBFirst.

I henhold til virksomhedens pressemeddelelse af 9. april vil DSB's bestyrelse og ledelse desuden drøfte situationen med DSBFirst, First Group og trafik køberne med henblik på snarest muligt og inden for tre måneder – når sagen er belyst i sin helhed - at finde en løsning.



Det er umuligt for mig at sige noget om den fremtidige økonomi i DSBFirst – det er bestyrelsens opgave, men det er klart, at jeg har været nødt til at reagere på de økonomiske problemer, som DSB har bragt op.

Betydningen for
pendlerne

Jeg indkaldte derfor også forligskredsen til et møde den 11. april for at sikre, at DSBFirst's økonomiske problemer ikke kommer til at gå ud over pendlerne og øvrige kunder på Kystbanen.

Jeg er glad for, at der den 11. april 2011 er indgået en politisk aftale med forligskredsen, som sikrer, at pendlerne og kunderne i øvrigt ikke rammes af de økonomiske problemer i DSBFirst.



Det primære trafikale hensyn, der skal varetages ved et driftsstop fra DSBFirst, er at sikre en forsat betjening af passagerne på Kystbanen og i Øresundstrafikken.

For DSB gælder der det særlige, at virksomheden er pålagt en assistanceforpligtigelse, som kan aktiveres f.eks., hvis DSBFirst må meddele, at virksomheden ikke ser sig i stand til at opfylde sine forpligtelser eller i værste fald ved en betalingsstandsning.

Transportministeriet vil derfor pålægge DSB at udføre trafikken på Kystbanen og den danske del af Øresundstrafikken, hvis DSBFirst ikke længere kan opfylde kontrakten.



Det vil derimod ikke være muligt at lade DSB drive togtrafik i Sverige med hjemmel i assistancesforpligtelsen.

Forligskredsen har på den baggrund aftalt rammerne for en forberedelse af en aktivering af DSB's assistancesforpligtelse, som kan bringes i anvendelse, hvis DSBFirst ikke længere kan videreføre driften, jf. den føromtalte politiske aftale af 11. april.

Aftalen indebærer, at Kystbanen isoleres fra Sverige ved, at der indføres to togsystemer på Kystbanen, dels 20-minuttersdrift til Kastrup og dels 20-minuttersdrift til København H med fortsættelse mod vest i den sjællandske



regionaltrafik, dvs. en afgang mod København hvert 10. minut.

Derved sikres det, at trafikken på Kystbanen kan videreføres med samme trafikomfang som i dag.

Togtrafikken over Øresund skal de svenske myndigheder stå for. Det undersøges dog, om et rent svensk togsystem kan suppleres med enkelte danske tog til Malmø – inden for rammerne af assistanceforpligtigelsen.

Det er endvidere aftalt, at der skal indledes en dialog med de svenske myndigheder om det fremtidige samarbejde om trafikken over Øresund.



Det skal som nævnt også undersøges om enkelte danske tog i myldretiden kan videreføres fra Kastrup til Sverige – det forudsætter dog, at dette giver mening regularitets- og kapacitetsmæssigt.

Der vil i den nærmeste fremtid blive udarbejdet en konkret køreplan med tilhørende planer for anvendelse af materiel og personale – således det sikres, at der ligger en færdig plan, der kan bringes i anvendelse, hvis DSBBFirst stopper driften.

Afslutning

Der skal ikke herske tvivl om, at jeg ser med meget stor alvor på situationen i DSBBFirst.

Jeg ser meget frem til, at resultatet af de undersøgelser, der er sat i gang for at



afklare sagsforløbet, foreligger. Herefter vil jeg drage mine konklusioner.

Jeg vil også gerne sige, at jeg er meget tilfreds med, at det er lykkedes at få en aftale med forligspartierne, som sikrer, at dette rod ikke kommer til at gå ud over passagerne.

Sluttelig vil jeg nævne, at såfremt DSBBFirst pludselig måtte meddele, at virksomheden ikke kan opfylde sine kontraktlige forpligtigelser overfor Trafikstyrelsen og Skånetrafiken, er det Kammeradvokatens vurdering, at DSB kan lade DSBBFirst videreføre trafikken i en kortere periode med økonomisk støtte fra DSB, indtil den føromtalte plan B konkret kan iværksættes.



Denne model kræver dog accept fra Europakommissionen.

Transportministeriet har, med bistand fra Kammeradvokaten, af samme grund taget kontakt til Kommissionen for at sikre, at DSBBFirst kan videreføre togdriften i en overgangsperiode.