



Transportministeriet
Center for Kollektiv Trafik
Att. Kontorchef Lasse Winterberg
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

DSB

Transportministeriet har i brev af 14. april 2011 bedt DSB om at redegøre for overholdelsen af DSB's oplysningsforpligtelse og vilkårene for DSB's deltagelse i udenlandske engagementer.

26. april 2011

En tilbundsående analyse af de rejste forhold nødvendiggør færdiggørelse af de igangsatte udredninger af forholdene omkring DSBFirst m.v. i regi af Rigsrevisionen, DSB's eksterne revision og advokatfirmaet Bech-Bruun. Nærværende redegørelse er derfor udtryk for en foreløbig vurdering. Mere fuldstændige konklusioner om de underliggende forhold må afvente resultatet af de igangsatte undersøgelser.

DSB
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40
DK-1339 København K

Transportministeriet anfører følgende i relation til DSB's redegørelse af 4. oktober 2010:

"DSB pointerer således, at DSB's interne og eksterne revision har haft adgang til de konkrete dokumenter, som DR er kommet i besiddelse af, dvs. de interne direktionsrapporter for DSBFirst. DSB oplyser samlet, at DSB har tilbagevist DR's påstande.

Det forekommer umiddelbart vildledende at henvise til, at revisionen har haft adgang til de relevante dokumenter, når det ikke samtidig anføres, at revisionen faktisk kort forinden (den 20. september 2010) har fremført væsentlige bemærkninger til DSB's håndtering af mellemregningskontoen. DSB's redegørelse efterlader tværtimod det indtryk, at revisionen ikke har haft bemærkninger til DSB's håndtering af mellemregningen."

DSB's bemærkninger:

Det er korrekt, at DSBFirst ApS' revisorer i et revisionsprotokollat til DSBFirst ApS af 20. september 2010 omtaler forhold vedrørende mellemregningskonti. I protokollatet anbefaler revisorerne, at der sørges for dokumentation for aftalen om mellemregningskonti, der understøtter at renterne er beregnet på arm's length-basis.

DR sagen, som var anledning til DSB's redegørelse af 4. oktober 2010, omhandlede ikke spørgsmålet om dokumentation, men derimod påstande om mulig krydssubsidiering især på grund af rentestørrelsen. Revisionen har ikke i revisionsprotokollatet af 20. september 2010 påtalt forhold om krydssubsidiering i form af en for lav rente. Revisionen påpeger i stedet behovet for, at DSB kan dokumentere, at mellemværendet er forrentet på arm's length basis, som på det tidspunkt var antaget som værende lig den vedtægtsbestemte rente. Det er på denne baggrund DSB's opfattelse, at redegørelsen af 4. oktober 2010 var dækkende i forhold til DR's anklager.

I lyset af den i dag foreliggende viden ville en omtale af de forhold om dokumentation, som var genstand for de løbende drøftelser med revisionen, imidlertid have givet et mere fyldestgørende billede af det samlede forhold.

Side 2/6

20. april 2011

DSB henviser i øvrigt til DSB's brev til Transportministeriet af 7. april 2011, som beskriver samhandlen mellem DSBFirst og DSB.

Transportministeriet anfører følgende i relation til DSB's redegørelse af 14. oktober 2010:

"Det forekommer umiddelbart vildledende at henvise til at der om nødvendigt foretages regulering af rentesatsen som følge af de konkurrenceretlige vilkår, når revisionen kort forinden har bemærket, at der ikke findes nogen skriftlig aftale om vilkår og betingelser for mellemregningskontoen, og når revisionen stiller spørgsmålstejn ved, om kontoen forrentes på markedsvilkår."

DSB's bemærkninger:

Det er i koncernforhold ikke normalt at have skriftlige aftaler mellem de enkelte selskaber om forrentning og afvikling, når der er tale om mellemregningskonti opstået i forbindelse med løbende samhandel. Området er typisk dækket af en koncernpolitik og ikke separat pr. selskab. DSB har imidlertid ikke haft en sådan nedskreven koncernpolitik. Det er det forhold, revisionen påpeger.

I den konkrete situation udarbejdede DSB efter aftale med revisorerne et udkast til politik for området, som efterfølgende blev forelagt KPMG og Deloitte. Koncernpolitikken "Rentetilskrivningsprincipper for forrentning af automatiske mellemregninger i SAP og koncerninterne mellemværender i bank" blev udstedt den 10. november 2010. Herudover kontrollerede DSB i forbindelse med udarbejdelsen af årsregnskabet overordnet, at renter var korrekt beregnet, og at disse var i overensstemmelse med de fastlagte principper og det vedtægtsmæssige grundlag for udlån i DSB.

Transportministeriet anfører i sit brev af 14. april 2011, at DSBFirst ApS' revisorer i protokollatet af 20. september 2010 stiller spørgsmålstejn ved, om kontoen forrentes på markedsvilkår. DSB har ikke forstået protokollatet på denne måde. I hele forløbet har DSB opfattet revisionens bemærkninger som et forhold om utilstrækkelig dokumentation og dermed ikke, at den beregnede vedtægtsbestemte rente var for lav. DSB's redegørelse af 14. oktober 2010 skal ses i lyset heraf.

I lyset af den i dag foreliggende viden ville en omtale af de forhold om dokumentation, som var genstand for de løbende drøftelser med revisionen, imidlertid have givet et mere fyldestgørende billede af det samlede forhold.

Transportministeriet anfører følgende i relation til DSB's redegørelse af 24. november 2010:

"Det forekommer umiddelbart at være usandt, når det anføres, at gælden er nedbragt i forhold til ultimo 2009, ligesom det forekommer vildledende at hævde, at der er løbende fokus på nedbringelsen af mellemværendet, når revisionen kort forinden har påpeget, at mellemregningen pr. 30. juni 2010 udgør ca. 268 mio.kr. i DSB's favør, og at der ikke er nogen aftale om nedbringning af mellemregningskontoen".

DSB's bemærkninger:

DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB er ikke selvforsynende på alle områder, hvilket heller aldrig har været meningen. Selskaberne køber en række ydelser eksternt, herunder fra DSB, men ikke fra First Group. Det er denne handelsrelation selskaberne imellem, der har ført til mellemværendet afspejlet i mellemregningskontoen.

DSB og DSBFirst selskaberne tilstræber, at saldoen på mellemregningskontoen til stadighed er mindst mulig, således at der ikke står unødigt overskudslikviditet på bankkonti tilhørende DSBFirst selskaberne. Dette er fortsat tilfældet.

DSBFirst Danmark A/S' nettogæld til DSB udgjorde 219,4 mDKK. pr. 30. juni 2010 imod 266,0 mDKK pr. 31. december 2009. Den saldo på 268 mDKK, som anføres i revisionsprotokollatet af 20. september 2010 vedrører en enkelt konto, og revisionen har således ikke taget højde for en række andre mellemregningskonti i DSBFirst Danmark A/S' favør med en samlet nettosaldo på 48,7 mDKK.

Mellemregningen forøges hver måned med køb fra DSB og nedbringes så meget som muligt med den likviditet, der er skabt i virksomheden. Den underliggende mellemregning steg i løbet af efteråret 2010, men blev ved årsskiftet nedbragt med købesummen fra Helgolandtransaktionen. Den samlede saldo udgjorde pr. 31. december 2010 218 mDKK efter gennemførelse af Helgolandtransaktionen og 311 mDKK, hvis der korrigeres for sidstnævnte.

Redegørelsen af 24. november 2010 har baggrund i en artikel i Økonomisk Ugebrev af 22. november 2010, hvori det fremføres, at DSBFirst's gæld til DSB er steget fra ultimo 2009 til 30. juni 2010. Redegørelsen kommenterer på baggrund heraf udviklingen i mellemværendet i 1. halvår 2010. Det havde været mere retvisende, hvis redegørelsen havde omtalt stigningen i mellemregningen i 2. halvår samt den forventede nedbringelse af saldoen ultimo 2010 som følge af Helgoland transaktionen.

Transportministeriet anfører følgende:

"Transportministeriet skal anmode DSB om at tilkendegive, om DSB er enig i, at DSB – i lyset af revisionsprotokollatet for DSBFirst A/S af 20. september 2010 – i de nævnte redegørelser har forholdt ministeriet væsentlige oplysninger.

Transportministeriet skal endvidere bede DSB oplyse, hvorvidt der er andre forhold i DSB's redegørelser, som på tidspunktet for afsendelsen ikke var i overensstemmelse med DSB faktiske viden på pågældende tidspunkt."

DSB's bemærkninger:

DSB har ved redegørelserne af 4. oktober 2010, 14. oktober 2010 samt 24. november 2010 forholdt sig til de forhold, der er bragt op af DR og Økonomisk Ugebrev samt af Transportministeriet. Redegørelserne bygger på de faktiske oplysninger i forhold til de konkrete sager, som forelå for DSB på de pågældende tidspunkter, jf. dog de supplerende bemærkninger ovenfor til de enkelte redegørelser.

DSB har imidlertid måttet konstatere, at overgangen fra enhedsøkonomi til koncernøkonomi med en betydelig intern samhandel, her i forhold til DSBFirst koncernen, har

været en større udfordring end ventet. Dette gælder særligt i forhold til styring af datterselskaber, mellemregningskonti samt udarbejdelse af regnskabsmæssig dokumentation. En stærkere ledelsesmæssig styring og opfølgning på udviklingen i datterselskabernes økonomi ville sandsynligvis have ført til en tidligere konstatering af de økonomiske udfordringer i DSBFirst. Dette kunne ligeledes have ført til mere nuancerede og fyldestgørende redegørelser. DSB har iværksat en række interne regnskabsmæssige tiltag, der er under implementering, og som vil sikre en tilfredsstillende styring af datterselskaber.

Side 4/6

20. april 2011

Transportministeriet anfører følgende:

"Transportministeriet skal endvidere gøre opmærksom på, at ministeriet har hørt forlydender om, at der på et tidspunkt forud for revisionsprotokollatet af 20. september 2010 blev etableret et langsigtet lån til DSBFirst A/S. DSB bedes oplyse, hvorvidt dette er tilfældet og i bekræftende fald endvidere oplyse:

- om det alene er DSB, der har ydet lån til DSBFirst, eller om der er ydet tilsvarende lån fra First,
- hvilken rentesats dette langsigtede lån forrentes til, samt
- om DSB's eller DSBFirsts revisorer har haft kendskab til lånet.

DSB bedes endvidere tilkendegive, om DSB – såfremt et sådant lån er optaget – skulle have informeret herom i de ovennævnte redegørelser."

DSB's bemærkninger:

I forbindelse med etableringen af DSBFirst ApS, ydede DSB og First Group den 28. januar 2008 DSBFirst ApS langfristede lån for henholdsvis 12,74 mDKK og 5,46 mDKK eller i alt 18,2 mDKK på ensartede vilkår. Lånene blev ydet i forhold til de respektive ejerandele med 70% af DSB og 30% af First Group. Provenuet blev videreudlånt til DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB. Lånevilkårene var Cibor 12 mdr. + 1 % i lånemarginal.

DSB er ikke bekendt med, hvad Transportministeriet henviser til, når man anfører, at "ministeriet har hørt forlydender om, at der på et tidspunkt forud for revisionsprotokollatet af 20. september 2010 blev etableret et langsigtet lån til DSBFirst A/S,".

DSB kan oplyse, at DSB efter revisionsprotokollatet, nemlig den 13. december 2010, ydede DSBFirst ApS et lån på kr. 29,9 mSEK. til finansiering af indskudskapitalen i DSBFirst Väst AB. Dette har dog ingen sammenhæng til den drøftede mellemregning med DSBFirst Sverige AB.

Transportministeriet anfører følgende i forhold til overholdelse af aktstykke 181:

"Transportministeriet skal på den baggrund bede DSB at fremsende en redegørelse for, om DSB's aktionæroverenskomst med First og det efterfølgende forløb i samarbejdet mellem de to aktionærer overholder de betingelser for DSB's aktiviteter, der er vedtaget af Finansudvalget i aktstykke 181.

Det anføres i aktstykket, at kravet om privat deltagelse skyldes, at det vurderes hensigtsmæssigt, at DSB ikke bærer den fulde finansielle risiko ved store investeringer.

Transportministeriet har erfaret, at DSB i forbindelse med engagementet i DSBFirst tilsyneladende har båret den fulde risiko i en række forhold, hvorfor First Groups deltagelse således muligvis kan siges at være pro forma mere end en reel deltagelse i engagementet, og således alene synes at have haft til formål at give DSB mulighed for at byde på de pågældende udbud."

DSB's bemærkninger:

DSB gør opmærksom på, at DSB's aktionæroverenskomst med First Group er fortroligt materiale, og at oplysninger i den forbindelse behandles i overensstemmelse hermed.

DSB's andel (70 % via DSBFirst ApS) af det oprindelige finansielle engagement i DSBFirst Sverige AB udgør 125 mDKK. Det samlede engagement (100 %) udgjorde således 179 mDKK. Grænsen for partnerdeltagelse i Sverige er 350 mDKK.

Partnerkravet i aktstykke 181 udgjorde således ikke nogen begrænsning i forhold til DSB's bud på Øresundstrafikken, jf. at det samlede engagement var lavere end rammen på 350 mDKK.

Beslutningen om at byde sammen med det børsnoterede First Group var fra DSB's side strategisk begrundet i at få etableret et samarbejde med en privat international aktør og derigennem bidrage til opbygning af viden om bud og drift i udlandet. Kapitalgrundlaget i DSBFirst koncernen er tilvejebragt i forholdet 70/30 med en kombination af selskabskapital, ansvarlig lånekapital og garantistillelse fra begge parter. First Group bærer således en forholdsmæssig andel af risikoen qua deltagelsen i koncernens kapitalgrundlag.

DSB SOV har i modsætning til First Group haft en betydelig samhandel med DSBFirst koncernen. Det er denne samhandel, der har resulteret i opbygning af mellemregningskontoen med DSB First Danmark A/S, og som fører til, at DSB ultimativt bærer en større andel af den samlede risiko, end hvad der svarer til DSB's oprindelige andel af engagementet. Aktionæroverenskomsten med First Group indeholder ikke forpligtelse for parterne til at stille sådan finansiering til rådighed for DSBFirst. I lyset af udviklingen på mellemregningskontoen burde DSB i 2009 have taget initiativ til at drøfte dette yderligere finansieringsbehov med First Group.

Det er korrekt, at First Group i henhold til den indgåede joint venture-aftale har ret til at sælge sin andel i DSB First til DSB (put option) på nærmere aftalte vilkår, herunder iagttagelse af de begrænsninger der gælder for DSB's engagementer i udlandet og dermed i forhold til Finansudvalgets godkendelse. Der er indledt forhandlinger herom.

Som det fremgår af ovenstående er det DSB's opfattelse, at aktionæroverenskomsten og samarbejdet mellem de to aktionærer er i overensstemmelse med betingelserne i aktstykke 181, da det samlede engagementet i DSBFirst Sverige AB var og er under partnerkravet på 350 mDKK.

Transportministeriets spørgsmål

"DSB bedes endvidere foretage en tilsvarende gennemgang af de øvrige udenlandske engagementer, hvor der efter aktstykket er krav om privat partner."

DSB's bemærkninger:

Det er DSB's opfattelse, at DSB ved alle udenlandske engagementer overholder betingelserne i aktstykke 181. Foranlediget af Transportministeriets henvendelse har DSB besluttet at gennemgå de udenlandske engagementer, herunder de nyligt indgåede engagementer i Sverige (DSB Småland AB-Krösatåg, DSBFirst Väst AB og Upptåget). Det er DSB's forventning, at gennemgangen vil være afsluttet ultimo maj 2011.

----- O -----

DSB forstår Ministeriets behov for yderligere oplysninger for at kunne danne sig et fuldstændigt billede af omstændighederne vedrørende DSBFirst, samt at opnå sikkerhed for, at DSB disponerer i overensstemmelse med gældende regler.

Det er DSB's opfattelse, at det i lyset heraf med fordel kan overvejes at udvikle mødestrukturen og informationskanalerne mellem DSB og Ministeriet. Der kan f.eks. afholdes et formøde til de kvartalsvise møder mellem Minister og DSB's formandskab, hvor der fokuseres på en dialog om de overordnede rammer for DSB's virksomhed, herunder især de udenlandske aktiviteter.

Med ovenstående redegørelse håber vi at have givet Ministeriet en tilfredsstillende foreløbig besvarelse af de stillede spørgsmål.

Med venlig hilsen

Klaus Pedersen
Konst. adm. direktør