

Samrådstale om DSB's mulige konkurs og forhandlinger om ny kontrakt

Tema: Værdiansættelse af IC4 og DSB's mulige konkurs

Samrådspm. C Jeg vil gerne takke udvalget for muligheden for at komme her i dag. Der er stillet 7 samrådspørgsmål, hvoraf 4 er stillet med 12 underspørgsmål. Det er næsten som at være til eksamen i mundtlig dansk og skulle svare på alle de stillede opgaver uden mulighed for at vælge. Derfor håber jeg, at udvalget vil bære over med mig, hvis min besvarelse er lidt længere end normalt.

Spm. 1: Enig i værdiansættelsen?

Med hensyn til værdiansættelsen af IC4 vil jeg gerne slå fast, at DSB's værdiansættelse af IC4 fremgår af virksomhedens årsrapport 2013. Det er den værdiansættelse, vi må forholde os til på nuværende tidspunkt. DSB vil på et senere tidspunkt skulle forholde sig til en ekspertvurdering vedrørende togenes tilstand, som forventes at foreligge ultimo 2014.



Viser det sig, at IC4 ikke kan blive det tog, som den nuværende regnskabsmæssige værdi afspejler, så skal værdien selvfølgelig ændres. Og eftersom ekspertvurderingen foreligger inden DSB's årsregnskab for 2014 ligger klar til godkendelse på det ordinære virksomhedsmøde i 2015, kan værdien af IC4 nedskrives i regnskabet for 2014, hvis det viser sig at blive nødvendigt.

Det er således DSB's ledelse, der fastsætter den regnskabsmæssige værdi, og vurderingen revideres efterfølgende af eksterne revisorer og Rigsrevisionen. Dette besvarer også samrådsspørgsmål E, underspørgsmål 5 vedrørende værdiansættelsen af IC4.

Spm. 2: Går DSB konkurs?

Flere partier har krævet, at vi bare skrotter IC4 og sætter værdien af togene til nul. Det lyder måske tillokkende, men jeg er nødt til at gøre opmærksom på, at der er en konsekvens. Det forsøgte jeg at gøre opmærksom på ved det seneste samråd om emnet.

Hvordan DSB's økonomi påvirkes, afhænger af, om togenes værdi skal



skrives helt ned til nul, eller om der kun bliver tale om en delvis nedskrivning, fordi togene har en dårligere funktionalitet end det forventede, uden dog at være ”dømt helt ude”. Hvis man omvendt ønsker at skrotte togene helt, må de naturligvis nedskrives til nul.

For DSB vil konsekvensen ved en nedskrivning til nul være, at soliditeten vil falde fra det nuværende niveau på 27 % til under det halve. Soliditet er populært sagt udtryk for graden af virksomhedens evne til at imødegå tab.

Da DSB i 2011 havde en række store udfordringer, ikke mindst problemerne med DSBFirst og aktiviteterne i Sverige, var soliditeten på 18-19 %.

Det bør derfor stå klart for alle, at hvis vi bare uden videre skrotter IC4, og ikke vil komme med penge til at dække hullet i DSB's kasse, så står vi med et DSB i en økonomisk krise, der – målt ud fra soliditeten – er dybere end den, DSB var i under de fejlslagne aktiviteter i udlandet. Den krise afstedkom som bekendt, at DSB måtte starte det



benhårde genopretningsprogram ”Sundt DSB”.

Spørgsmålet om konkurs kan man anskue fra flere sider. Principielt kan man selvfølgelig have det synspunkt, at en statsejet virksomhed som DSB slet ikke *kan* gå konkurs.

Omvendt kan man også spørge sig selv, hvordan en privat virksomheds stilling ville være, hvis soliditeten faldt til under det halve af det nuværende niveau på 27 %. Der ville formentlig ikke være mange, der ville låne ud til sådan en virksomhed. DSB vil derimod godt kunne låne selv med en ringe soliditet, men det ville blive dyrt. Så jo ringere soliditet, jo højere låneomkostninger.

Idet jeg må lægge til grund, at Folketingets partier har en dybt ansvarlig tilgang til de værdier og selskaber, vi varetager ejerskabet af på danskernes vegne, er vi altså ude i det man må kalde en hypotetisk diskussion.

Men det er dog en interessant diskussion, for den skaber jo klarhed



over de konsekvenser, der vil have for virksomheden, hvis vi politisk vælger at gøre det ene frem for det andet.

Jeg har således noteret mig, at DSB's økonomidirektør d. 2. oktober udtalte til Jyllands Posten, at der vil være en forøget risiko for øgede finansieringsomkostninger for DSB, hvis IC4 nedskrives til nul, men at virksomheden ikke vil gå konkurs.

Man må jo også have øje for det faktum, at da DSB er 100 % ejet af staten, så er selskabets fremtid afhængig af, at staten drives ud fra sunde økonomiske principper og at disse principper også afspejler sig i statens tilgang til sit ejerskab til DSB. Vigtigheden af en sund økonomisk ejerskabspolitik gør sig i særlig grad gældende for DSB, der udfører en vigtig opgave for hundredetusindvis af danskere hver eneste dag. Var DSB en privat virksomhed ville en privat ejer jo i sagens natur også stå vagt om selskabets økonomi.



Spm.3 Hvem skal dække tabet?

Det kan som nævnt ikke afvises, at det bliver nødvendigt at nedskrive værdien af IC4 helt eller delvist. I så fald skal tabet dækkes enten af DSB, med svækkelse af økonomien til følge, eller i forbindelse med en aftale mellem Folketingets partier.

Samrådsspm. D

Tema: Indkaldelse til forhandlinger og IC4

**Spm. 1,2 og 4:
Forhandlinger og tidsplan?**

Jeg vil godt starte med at konstatere, at det er lidt svært at blive klog på, hvad partierne egentlig vil: På den ene side beskyldes jeg for ”politisk tomgang” og der kræves forhandlinger om DSB-kontrakten nu. På den anden side ønskes fuld klarhed over IC4. Fuld klarhed får vi først, når den eksterne undersøgelse af toget ligger klar i slutningen af året.

Man kunne bestemt godt ønske sig en bedre timing mellem IC4-undersøgelsen og forhandlingerne om DSB-kontrakten. Det har desværre ikke kunnet lade sig gøre.

DSB konstaterede i maj i år, at IC4's driftsstabilitet pludselig faldt. Faktisk ret



dramatisk fra 8528 km mellem hændelserne i marts til 4378 km mellem hændelserne i maj. Derfor igangsatte DSB den eksterne granskning i juni. Det er selvsagt vigtigt, at eksperterne kommer til bunds i sagen, så vi kan få et klart svar på, hvad IC4 kan og ikke kan. Det tager tid, og dermed har vi desværre problemet med timingen mellem IC4-undersøgelsen og forhandlingerne om kontrakten.

I den nuværende situation kan man derfor vælge tre muligheder i forhold til forhandlingerne om en ny kontrakt med DSB:

- 1) Man kan lukke øjnene for IC4 og kræve værdien nedskrevet til nul – jeg har ovenfor beskrevet, hvilke økonomiske problemer det kan medføre for DSB.
- 2) Man kan afvente ekspertvurderingen af IC4, der forventes at foreligge ultimo 2014



3) Eller man kan håndtere IC4 med den viden vi har på nuværende tidspunkt

Jeg vil vælge den sidste mulighed, som jeg synes bedst favner de forskellige meldinger jeg hører fra Folketingets partier.

Nu er spørgsmålet om en kommende DSB-kontrakt jo andet og mere end IC4. Der er mange andre elementer, der skal være på plads, bl.a. økonomien. Det er mit privilegium som minister at indkalde til forhandlinger, når jeg vurderer, det nødvendige grundlag er til stede.

Den nyere DSB-historie har jeg haft det privilegium at følge temmelig tæt. Det har lært mig, at grundighed er vigtigere end hastværk. At det ikke duer at lukke øjnene og krydse fingre. Derfor holder jeg fast i min drejebog for hvad der skal være på plads og hvordan de uløste problemer skal håndteres, før det politiske forhandlingsforløb kan sættes i gang.



Vi kan lige så godt være ærlige: Den DSB-kontrakt, der udløber ved årsskiftet, baserede sig blandt andet på tog, der aldrig er kommet ud at køre i det omfang det var planlagt. Det har redet den kollektive trafik som en mare og været dybt, dybt generende for vores togrejsende. Jeg var ikke med i de forhandlinger dengang, men jeg kan jo se det sørgelige resultat, hvor vi har måttet slukke ildebrande og ty til lappeløsninger år efter år. Lad os nu gøre tingene ordentligt denne gang.

Spm. 3: Penge og muligheder for udvikling af jernbanen?

DSB arbejder som bekendt både på en "Plan B" og en ekstern ekspertvurdering. De to undersøgelser må til sammen afdække, hvilke muligheder, der er for udviklingen af togtrafikken, hvis IC4 ikke kan benyttes som forudsat, og værdien derfor må nedskrives.

Jeg tror dog ikke, at der er nogen i Transportudvalget – og da heller ikke jeg selv – der ser IC4 som en del af den langsigtede plan for jernbanens udvikling.



Jeg vil dog også tillade mig at gøre opmærksom på, at et meget væsentligt element for udviklingen af jernbaneriften jo allerede er på plads. Timemodellen og Togfonden DK som – båret af forskellige forligskredse – gør, at jernbanen tager et udviklingsmæssigt kvantespring.

Samrådsspm. E **Tema: Sammenhæng mellem IC4 og forhandlinger**

*Spm. 1 og 3:
Ændring af
holdning i forhold
til forhandlinger* Som jeg tidligere har nævnt, vil IC4 i forhandlingssituationen blive håndteret med den viden vi har på nuværende tidspunkt.

Det har også været mit ønske, at der skulle være et forhandlingsoplæg, hvor der skulle kunne tages hensyn til IC4, og det arbejder vi nu på. Det er klart, at oplægget til forhandlinger skal være robust i forhold til usikkerheden om IC4, så risikoen for at skulle genforhandle reduceres mest muligt.

*Spm. 2 og 4: Er
ekspertvurdering
en af IC4
overflødig og
hvornår er den
færdig?* Ekspertvurderingen af IC4 er af stor betydning for at få afklaret om - og i givet fald i hvilket omfang - IC4 kan



benyttes i fremtiden. DSB har i lang tid fastholdt, at IC4 vil kunne løfte den opgave, som det var indkøbt til. Men da DSB i maj 2014 ændrede holdning i forhold til, om IC4 kunne levere varen, var det nødvendigt at tage bestik af den nye situation.

Som tidligere nævnt forventes ekspertvurderingen af IC4 at være afsluttet ultimo 2014.

Jeg mener bestemt ikke ekspertvurderingen er overflødig. Den skal jo netop bruges til at be- eller afkræfte, om den foreløbige viden, vi må basere forhandlingerne på, holder stik. Hvis det ikke er tilfældet, må en forligskreds bag en kommende DSB-kontrakt naturligvis mødes igen.

Jeg synes nu heller ikke der er grund til at overdramatisere det forhold, at nogle forhandlinger må basere sig på en foreløbig viden. Når man for eksempel i den grønne forligskreds igangsætter en VVM-undersøgelse af et projekt med det formål at gennemføre det, så baserer



man sig også på en foreløbig viden om f.eks. anlægsomkostninger.

Når VVM-undersøgelsen så er færdig, får forligskredsen be- eller afkræftet, om formodningerne om anlægsomkostningerne holdt stik.

Hvis det viser sig, at anlægsomkostningerne blev højere end forventet, drøftes det i god ro og orden i forligskredsen.

Når det kan lade sig gøre på anlægsområdet, er jeg sikker på, at en tilsvarende model også kan lade sig gøre i forhold til IC4 og DSB-kontrakten.

*Samrådssp. F, G
og H*

Tema: Sammenhæng mellem DSB's materielplan og udbud.

Præmissen for spørgsmålene synes at være, at hvis man bare finder en anden operatør end DSB, så løser alle problemer sig selv.

Til det vil jeg bare sige, at uanset om det er den ene eller den anden operatør, der kører med togene, bliver man nødt til at afklare spørgsmålene om



materielsituationen. IC4 – og konsekvenserne for DSB's økonomi – forsvinder jo ikke af sig selv, bare fordi der kommer en anden operatør.

Jeg vil gerne slå følgende fast: Der er ikke truffet nogen endelig politisk beslutning om udbud endnu. Der er heller ikke truffet nogen endelig politisk beslutning om indkøb af nyt togmateriel endnu.

Men hvis vi på et tidspunkt ønsker at købe nyt materiel, fremgår det af Lov om DSB, at det kræver en politisk godkendelse på baggrund af en ekstern kvalitetssikring. Det synes jeg er meget vigtigt, da det forhåbentlig kan medvirke til at forhindre en ny IC4 skandale. Men det kræver selvfølgelig forberedelse, og det er DSB i gang med nu.

Samtidig er vi jo nødt til at forholde os til, hvilken type materiel vi får brug for i fremtiden – og det gælder jo hvad enten det er DSB, der skal købe det, eller om det eventuelt bliver anskaffet i forbindelse med flere udbud. Jeg ser uanset hvad DSB's materielplan som et



led i at opnå vigtig viden i forhold til
fremtidens behov for materiel.

Tak for ordet.