



MINISTEREN

Dato 22. februar 2012
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Redegørelse for overvejelser og foranstaltninger i anledning af statsrevisorernes beretning nr. 12/2010 om Kystbanen

Statsrevisorerne har ved brev af 21. september 2011 fremsendt ovenfor anførte beretning og har anmodet om en redegørelse for de foranstaltninger og overvejelser, som beretningen har givet anledning til. I forlængelse heraf blev der fremsendt fremsendte redegørelse herom den 19. januar 2012.

Rigsrevisionen har efterfølgende gjort ministeriet opmærksom på, at der i medfør af Rigsrevisorloven tillige skal indhentes bemærkninger fra bestyrelsen i DSB.

Jeg har derfor indhentet bemærkninger fra DSB. Nedenfor forholder jeg mig til beretningen og statsrevisorernes bemærkninger samt bemærkningerne fra bestyrelsen i DSB.

Jeg tager som også anført i redegørelsen af 19. januar 2012 beretningens konklusioner og anbefalinger samt statsrevisorernes bemærkninger til efterretning.

Det anføres i statsrevisorernes bemærkninger, ”at Rigsrevisionen og DSB’s øvrige eksterne revisorer i marts 2011 tog forbehold i erklæringen vedrørende den udførte forvaltningsrevision på DSB’s koncern- og årsregnskab for 2010, fordi DSB’s samhandel begunstigede DSBFirst og derfor ikke opfyldte de særlige krav til DSB’s konkurrenceudsatte aktiviteter.”

Jeg bemærker, at der i forlængelse heraf er foretaget en ændring i DSB’s vedtægter i relation til DSB’s udlån til datterselskaber, hvorved det præciseres at gældende konkurrenceret og statsstøtteren altid finder anvendelse ved udlån.

Vedtægtsændringen er gennemført i konsekvens af, at DSB’s daværende ledelse valgte at lægge den vedtægtsbestemte rente til grund for det finansielle mellemværende mellem DSB og DSBFirst uagtet bestemmelserne i de konkurrenceretlige vilkår for DSB, regnskabsreglementet for DSB og akt 181 af 21. maj 2002, og uagtet at DSB’s daværende revisor (KPMG) anbefalede, at anvendelsen af den vedtægtsbestemte rente blev underlagt en juridisk vurdering.



Det anføres i statsrevisorernes bemærkninger, at ”*Formålet med udbuddet af togtrafikken på Kystbanen var at afprøve mulighederne for lavere omkostninger og/eller højere service ved at udsætte DSB’s trafik for konkurrence. Det var fx forventet, at rettidigheden kunne forbedres ved et udbud.*”

Jeg bemærker hertil, at den kundeoplevede regularitet i Kystbanen og i Øresundstrafikken generelt ikke har været tilstrækkelig god. Endvidere har der – særligt i begyndelsen af DSBFirsts kontraktperiode – været problemer med utilstrækkelig operatørrettidighed fra DSBFirst. Dette har ført til en række tilpasninger af køreplanen, som har betydet en forbedring i den kundeoplevede regularitet. På trods af disse forbedringer er der dog stadig behov for forbedringer før end den kundeoplevede regularitet er tilstrækkelig god – også over længere perioder.

Forbedret rettidighed var ikke et særskilt mål for udbuddet. Målet med udbuddet var, som det også anføres i statsrevisorernes beretning, ”at afprøve muligheden for lavere omkostninger og/eller højere service ved at udsætte DSB SOV’s trafik for konkurrence.” Dette fremgår endvidere af Akt 13 af 24. juli 2004. Jeg er imidlertid enig med statsrevisorerne i, at der i offentligheden naturligvis har været en forventning om høj regularitet på Kystbanen. Jeg noterer mig i den forbindelse, at der generelt de senere år er kommet et forøget fokus på regularitet på banen generelt – herunder på Kystbanen og i Øresundstrafikken.

Jeg noterer mig endvidere også, at en af de erfaringer, der kom ud af det arbejde, Task Force Øresund gennemførte vedr. mulige regularitetsforbedrende tiltag for Kystbanen i foråret 2010, var, at belastningen af infrastrukturen omkring særligt de centrale baneafsnit i København er forøget væsentligt de senere år. Denne afvejning mellem regularitet og mængden af togafgange vil i højere grad indgå, når der i fremtiden træffes beslutninger om trafikeringsomfanget på banen.

Jeg noterer mig endvidere, at trafikken på dansk og svensk side er væsentlig forskellig, og at der har været store problemer med forsinkede tog fra Sverige. På dansk side er der høj frekvens med kort mellem stationerne (nærbanetrafik), mens der på svensk side er lavere frekvens med længere mellem stationerne (intercity- eller regionaltrafik). Der gør sig endvidere det forhold gældende, at trafikken i Sverige kører helt til Karlskrona, Göteborg og Kalmar, til dels på enkeltsporede strækninger. Det er de svenske myndigheder der har truffet beslutning om, at Øresundstrafikken på svensk side videreføres så forholdsvist langt ind i Sverige. Det koordinerede udbud på tværs af den dansk/svenske landegrænse har således medført en sammenblanding af vidt forskellige trafikformer.

Overført til danske forhold svarer det så at sige til, at et intercity-tog fra Sønderborg, når det kom til København, skulle fortsætte som en del af S-



togtrafikken til f.eks. Hillerød i et fast mønster med et præcist afgangstidspunkt fra København H. Et sådant driftsoplæg ville naturligt nok sætte meget store krav til det pågældende togs rettidige ankomst fra Sønderborg for der ikke skulle opstå forsinkelser – både for toget selv og for de øvrige S-togssystemer.

I øjeblikket håndteres udfordringerne med sammenbinding af to vidt forskellige trafikformer bl.a. ved at indlægge ekstra tid i køreplanen på København H. Dette er jo i sig selv ikke en løsning, der understøtter den sammenhængende trafik, og jeg mener derfor at problemstillingen omkring de to forskellige trafikformer i højere grad vil skulle indgå, når der i fremtiden træffes beslutninger om trafikeringen af Kystbanen.

DSB har i forlængelse af Transportministeriets anmodning om DSB's bestyrelses bemærkninger til statsrevisorernes beretning vedr. Kystbanen sendt følgende bemærkning:

"DSB udsendte den 21. september 2011 pressemeldelse i forbindelse med offentliggørelsen af Rigsrevisionens beretning om Kystbanen. Som det fremgår heraf, tog DSB's bestyrelse Rigsrevisionens rapport til efterretning og konstaterede, at DSB havde handlet på flere af de punkter, der behandles i Rigsrevisionens rapport:

- DSB har indgået en aftale med Öresundståg om at overlade driften af den svenske del af Öresundstrafikken til en anden operatør fra december 2011.

- DSB har indført nye, skærpede regler for samhandel mellem DSB og DSB's datterselskaber.

- DSB har skærpet styring af økonomien i DSBFirst, blandt andet med indsættelse af ny økonomiledelse i selskabet og indsættelse af DSB's økonomidirektør i bestyrelsen."

Jeg noterer mig, at DSB's bestyrelse har taget statsrevisorernes beretning til efterretning, samt at DSB har draget en række konsekvenser af de økonomiske problemer i DSBFirst – herunder i forhold til samhandel mellem DSB og DSB's datterselskaber. Indførelsen af skærpede regler for samhandel mellem DSB og DSB's datterselskaber er – så vidt jeg er orienteret – udtryk for bestyrelsens ønske om at stille skarpt på overholdelsen af gældende regler for samhandelen mellem DSB og DSB's datterselskaber i forlængelse af, at DSB's revisorer tog forvaltningsforbehold for DSB's samhandel med DSBFirst (Helgolandtransaktionen). Jeg finder det rigtigt, at DSB's bestyrelse har taget dette initiativ.

Da det lå klar, at DSB's revisorer fandt det nødvendigt at tage et forvaltningsforbehold til DSB's regnskab for 2010, samt at der forelå en



problemstilling vedrørende mulig ulovlig statsstøtte, valgte Transportministeriet at rette henvendelse til Europakommissionen herom.

Side 4/5

Transportministeriet har herefter haft en løbende dialog med Europakommissionen. Europakommissionen har kvitteret for, at Transportministeriet fra starten har valgt at inddrage Europakommissionen samt, at Transportministeriet af egen drift har taget initiativ til at løse problemet vedr. mulig ulovlig statsstøtte. Europakommissionen har senest bedt Transportministeriet om endnu en redegørelse vedr. sagen, hvilket Transportministeriet naturligvis vil imødekomme. Jeg noterer mig i den forbindelse at sagen endnu ikke er løst, men at Transportministeriet og Europakommissionen fortsat er i en konstruktiv dialog vedr. sagen, samt at Europakommissionen har anerkendt Transportministeriets proaktive tilgang.

Det fremgår af statsrevisorernes bemærkninger, at *"DSBFirst regnede i budgettet for sit tilbud med et mindre overskud, men der viste sig væsentlige meromkostninger til personale og vedligeholdelse af tog. Hertil kom, at økonomistyringen i DSBFirst var yderst mangelfuld."*

Jeg noterer mig, at økonomistyringen i DSBFirst har været utilstrækkelig, hvilket er dokumenteret i den analyse vedr. økonomien i DSBFirst, som Transportministeriet i december 2010 – i lyset af presseomtale af DSB's aktiviteter i Sverige – anmodede KPMG om at gennemføre.

De betydelige hensættelser, DSB's måtte foretage i regnskabet for 2010 som følge af DSBFirsts økonomiske problemer, har endvidere medvirket til væsentligt at forværre DSB's i forvejen kriseramte økonomi. DSB's resultat før skat udgjorde således i 2010 et underskud på 551 mio. kr. Det negative resultat skyldes i høj grad problemerne i DSBFirst. Tabet på DSBFirst er imidlertid en - om end betydelig – engangsudgift, som ikke direkte har betydning for DSB's dårlige løbende driftsøkonomi. Tabet på DSBFirst har dog haft betydning i forhold til at forværre DSB's likviditetssituation.

Jeg har noteret mig, at DSB's ledelse har meddelt, at DSB skal forbedre resultatet før afskrivninger med 500 mio. kr. i 2012, 750 mio. kr. i 2013 og 1.000 mio. kr. i 2014, samt at DSB som et led i opfyldelsen af denne nødvendige målsætning har indgået en række aftaler med flere af de faglige organisationer, der indebærer betydelige personalereduktioner i DSB. DSB's ledelse har derved taget skridt til at bringe DSB's økonomi i balance.

Jeg har endvidere noteret, at DSB endvidere i forlængelse af de store økonomiske problemer i DSBFirst – har besluttet ikke at indgå i yderligere engagementer i udlandet. Endelig har jeg taget til efterretning, at DSB er ved at gennemgå sine nuværende udenlandske engagementer, hvorefter DSB's ledelse kan træffe afgørelse om, hvordan disse forretningsmæssigt bedst håndteres.



Jeg bemærker afslutningsvist, at rigsrevisor vurderer, at Transportministeriets tilsyn har været tilfredsstillende, og at ”*ministeriet har reageret aktivt og vedholdende i sit tilsyn for at få korrekte oplysninger om DSBFirsts økonomi*”.

Side 5/5

De samlede erfaringer fra udbuddet af Kystbanen og Øresundstrafikken samt afviklingen af DSB's engagement i den svenske del af Øresundstrafikken giver anledning til at overveje, om den danske del af Øresundstrafikken forsat bør drives af DSBFirst eller om den med fordel kunne lægges ind i den forhandlede kontrakt med DSB. Dette vil skulle undersøges nærmere i forhold til juridiske og økonomiske konsekvenser.

Mit svar er samtidig sendt til rigsrevisor, Store Kongensgade 45, 1264 København K.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen