



Notat til Statsrevisorerne om
DSB

Oktober
2011

revision
revision

revision

Faktuelt notat om DSB

18. oktober 2011

RN D201/11

I. Indledning

1. Rigsrevisionen afgav den 14. september 2011 beretning nr. 12/2010 til Statsrevisorerne om Kystbanen. I fortsættelse af drøftelserne på statsrevisormødet den 21. september 2011 tilbød jeg at udarbejde et notat om en række regnskabstekniske forhold, der fremgår af det efterfølgende.

2. Rigsrevisionen har holdt møder med og gennemgået materiale fra DSBFirst Øresunds eksterne revisor (KPMG) og har fået belyst forholdene.

3. Notatet har i udkast været forelagt Transportministeriet og DSB, hvis bemærkninger i videst muligt omfang er indarbejdet i notatet.

II. Nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst Øresund i forbindelse med genåbningen af DSB's årsrapport for 2010

4. Rigsrevisionen anførte i beretningen om Kystbanen, at der var indarbejdet nedskrivninger og hensættelser til tab på 725 mio. kr. vedrørende DSBFirst Øresund i DSB's koncern- og årsrapport for 2010. DSBFirst Øresund består af selskaberne DSBFirst Danmark A/S, DSBFirst Sverige AB og DSBFirst ApS.

5. Baggrunden for nedskrivningerne og hensættelserne var svigtende realiserede resultater i den forløbne del af 2011 for DSBFirst Øresund, en revurdering af fremtidsforventningerne til driftsudviklingen i DSBFirst Øresund og en eventuel tilbagebetaling af statsstøtte. På den baggrund var det nødvendigt for DSB at undersøge mulighederne for enten at gennemføre en kontrolleret afvikling eller en bæredygtig omstrukturering af DSBFirst Øresund. DSB genåbnede derfor DSB's regnskab for 2010, og der blev herefter i årsrapporten af 13. april 2011 foretaget nedskrivninger og hensættelser til finansiering af forventede tab vedrørende DSBFirst Øresund.

6. De foretagne nedskrivninger og hensættelser på i alt 725 mio. kr. før skat blev opgjort ud fra en række forudsætninger. Beløbet blev desuden fastsat med henblik på at kunne sikre den fortsatte drift i DSBFirst Øresund, indtil en eventuel afvikling kunne realiseres.

7. Det fremgår desuden af DSB's årsrapport af 13. april 2011 og revisionsprotokollatet af samme dato, at der var væsentlig regnskabsmæssig usikkerhed om de indregnede nedskrivninger og hensættelser, herunder særligt et eventuelt tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte, og effekten af det forventede driftsunderskud mv. Opgørelsen på i alt 725 mio. kr. kunne således efterfølgende vise sig at afvige markant i såvel negativ som positiv retning.

8. DSB har i deres høringssvar fremhævet, at opgørelsen af de 725 mio. kr. ikke er endelig, idet der fortsat er tale om hensættelser og endnu ikke fuldt aktualiserede nedskrivninger.

9. Nedskrivningerne og hensættelserne på 725 mio. kr. var fordelt på 8 områder. Fordelingen fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Oversigt over nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst Øresund (Mio. kr.)

Nedskrivning af kapitalandele	75
Nedskrivning af mellemregning mellem DSB og DSBFirst Øresund	232
Forventet tab på performancegarantier over for trafik købere	167
Tilskud til forventet driftsunderskud	113
Nedskrivning af igangværende it-projekter	45
Afledte estimerede uundgåelige direkte omkostninger i DSB og DSB Sverige AB	20
Tilbagebetaling af statsstøtte	41
Procesomkostninger mv.	32
Samlede nedskrivninger og hensættelser før skat	725

Note: Der indgår fortsat et betydeligt skøn i tallene i denne opgørelse.

Tabel 1 viser de 8 områder, hvor DSB's vurdering og skøn på daværende tidspunkt viste, at der var risiko for tab vedrørende DSBFirst Øresund. DSB vurderede, at opfyldelsen af trafikkontrakterne var forbundet med væsentlig usikkerhed, hvilket betød, at værdien af kapitalandele på 75 mio. kr. og mellemregninger på 232 mio. kr. sandsynligvis ville blive tabt og derfor måtte nedskrives. Desuden fandt DSB, at der var risiko for, at trafik køberne (den danske og den svenske stat) ved en eventuel hurtig nedlukning af aktiviteterne ville gøre krav på de stillede performancegarantier på 167 mio. kr. for manglende opfyldelse af forpligtelser i forbindelse med rettidighed, som DSB herefter ville være forpligtet til at indfri. DSB foretog derudover hensættelser på 251 mio. kr. til bl.a. forventet driftsunderskud og andre nedskrivninger samt et foreløbigt opgjort tilbagebetalingskrav omkring statsstøtte.

10. Som det også fremgik af beretningen om Kystbanen, oplyste DSB den 28. juni 2011, at DSB forventede, at de kunne tilbageføre 200-250 mio. kr. af de 725 mio. kr. som følge af den aftale, der var indgået med Öresundståg AB om justering af trafikkontrakten i Sverige.

11. Regnskabet for DSB af 17. marts 2011 viste et overskud før skat på 173 mio. kr. (afrundet), der som følge af nedskrivningerne og hensættelserne på 725 mio. kr. i regnskabet af 13. april 2011 blev opgjort til et underskud på 551 mio. kr. (afrundet). Ud over nedskrivningerne og hensættelserne på 725 mio. kr. før skat blev der ikke foretaget andre talmæssige ændringer i regnskabet for DSB.

III. DSB's behandling af meromkostninger på 320 mio. kr. i regnskabet for 2010

12. Indtægterne og omkostningerne fra DSBFirst Øresund og fra de øvrige tilknyttede DSB-selskaber indgår som alle øvrige indtægter og omkostninger i DSB's konsoliderede regnskab. I overensstemmelse med årsregnskabsloven er der sket elimineringer af transaktioner mellem DSB's selskaber i det konsoliderede regnskab. De 320 mio. kr. i realiserede meromkostninger for 2009 og 2010 var således allerede indregnet i det konsoliderede regnskab for DSB (i både årsrapporten af 17. marts 2011 og årsrapporten af 13. april 2011). Meromkostningerne på de 320 mio. kr. er ikke en afvigelse i forhold til det aflagte koncernregnskab for DSB, men er en afvigelse i forhold til det oprindelige tilbudsbudget, og er først opgjort på baggrund af en efterfølgende analyse.

13. Meromkostningerne i DSBFirst Øresund var således indeholdt i DSB's årsrapport, men var ikke særskilt specificeret. DSB forholdt sig således ikke specifikt til størrelsen af meromkostningerne i DSBFirst Øresund i årsrapporterne af henholdsvis 17. marts 2011 og 13. april 2011. Dette er imidlertid ikke usædvanligt, da omkostningsafvigelser i forhold til budget normalt ikke omtales særskilt i et finansielt regnskab. Det forhold, at den realiserede økonomi afveg betydeligt fra de oprindelige budgetter, var imidlertid ét af de forhold, som DSB blev bekendt med i perioden 17. marts 2011 – 13. april 2011, og som førte til, at DSB ændrede vurdering af fremtidsforventningerne til driftsudviklingen i DSBFirst Øresund. Det var således en af årsagerne til, at DSB vurderede, at der var et behov for at indarbejde de væsentlige nedskrivninger og hensættelser på i alt 725 mio. kr. før skat.

14. I marts 2011 var det forventede resultat før af- og nedskrivninger for DSBFirst Øresund i 2010 (DSBFirst Sverige AB og DSBFirst Danmark A/S) på 49 mio. kr. Derudover viste budgettet for DSBFirst Øresund for 2011 et forventet overskud på 92 mio. kr. før af- og nedskrivninger. Disse forventninger lå til grund for værdiansættelsen af DSB's kapitalandele i DSB-First Øresund i DSB's årsrapport af 17. marts 2011.

15. I den genåbnede årsrapport af 13. april 2011 anførte DSB, at DSBFirst Øresund var i en alvorlig økonomisk situation, idet forretningsrådets udvikling i 2010 ikke havde levet op til det forventede overskud, men havde medført et driftsunderskud. DSB omtalte desuden, at de nu forventede et større driftsunderskud i 2011 for DSBFirst Øresund. De ændrede forudsætninger baserede sig bl.a. på, at der nu forelå perioderegnskaber for januar og februar 2011 for DSBFirst Øresund, der viste et underskud. Disse forventninger medførte bl.a. behovet for nedskrivninger af DSB's kapitalandele i DSBFirst Øresund og nedskrivning af mellemregninger mellem selskaberne på henholdsvis 75 mio. kr. og 232 mio. kr.

16. KPMG var af Transportministeriet blevet anmodet om at analysere DSBFirst's økonomi, når årsrapporterne for 2010 forelå. KPMG's analyse forelå med notat af 17. juni 2011. Analysen omfattede indtægter og omkostninger i 2009 og 2010. I notatet specificerede KPMG bl.a., at DSBFirst Øresund havde realiserede meromkostninger på 320 mio. kr. i forhold til et af KPMG korrigeret tilbudsbudget. Det korrigerede tilbudsbudget havde KPMG beregnet på baggrund af det væsentligt højere aktivitetsniveau, der havde været i DSBFirst Øresund i forhold til det oprindelige tilbudsbudget. Meromkostningerne fordelte sig som anført i tabel 2.

Tabel 2. Specifikation af DSBFirst Øresunds meromkostninger (Mio. kr.)

Togvedligehold	112
Personale	97
Lavere indtægter fra bonus (fra Trafikstyrelsen)	69
Andre operationelle omkostninger	42
Samlede meromkostninger	320

Meromkostningerne i DSBFirst Øresund omfattede bl.a. vedligeholdelsesomkostninger på 112 mio. kr., der bl.a. var en følge af, at de realiserede omkostninger pr. kørt kilometer var højere end forudsat i tilbudsbudgettet. Meromkostningerne på 97 mio. kr. til personale skyldtes bl.a. højere årlige lønomkostninger pr. medarbejder, længere vendetider (på grund af stram udbudskøreplan) og udbetaling af overarbejde. DSBFirst Øresund havde desuden lavere indtægter for bod og bonus på 69 mio. kr., idet selskabet lå under det forudsatte niveau for rettidighed. Endvidere var der andre operationelle omkostninger på 42 mio. kr., som primært var relateret til administration, herunder merforbrug af konsulenter som følge af udvikling af produktionssystem, implementering af planlægningsværktøjer og diverse assistance m.m.

17. Indtægterne og omkostningerne fra DSBFirst Øresund indgår som alle øvrige indtægter og omkostninger i DSB's konsoliderede regnskab. Meromkostningerne i DSB-First Øresund var således indeholdt i DSB's årsrapport, men var ikke særskilt specificeret, idet omkostningsafvigelserne normalt ikke omtales særskilt i et finansielt regnskab. Afvigelserne mellem den realiserede økonomi og de oprindelige budgetter blev DSB bekendt med i perioden 17. marts 2011 – 13. april 2011 og førte til nedskrivning af værdiansættelsen af DSB's kapitalandele m.m. og til hensættelser til tab på i alt 725 mio. kr. i årsrapporten af 13. april 2011.

IV. Forudsætningen i DSBFirst Øresunds og DSB's årsrapport for going concern

18. Regnskaberne for DSBFirst Øresund og DSB er aflagt ud fra princippet om fortsat drift. Det følger af årsregnskabslovens § 13, stk. 1, pkt. 4, at driften af en aktivitet formodes at forudsætte going concern, medmindre den ikke skal eller ikke antages at kunne fortsætte.

19. DSB's koncern- og årsregnskab er i sin helhed udarbejdet efter en forudsætning om fortsat drift. Der har i forløbet omkring aflæggelsen af årsrapporten for 2010 ikke været tale om at tage forbehold for fortsat drift i DSB's koncern- og årsregnskab fra revisorerens side.

20. DSBFirst Danmark A/S (det selskab i DSBFirst Øresund, der forestår driften af Kystbanen) besluttede den 21. juni 2011 at aflægge årsrapport ud fra princippet om fortsat drift. Det var dog baseret på en række forudsætninger, som selskaberne redegjorde for i årsrapportens ledelsesberetning. De væsentligste forudsætninger var:

- at der kunne findes en forhandlingsmæssig løsning med trafik købere i Sverige og Danmark om en ændret model
- at de ultimative ejere fra DSB og First Group som led i en samlet løsning ville tilvejebringe nødvendig ansvarlig kapital til selskabets videre drift
- at der som led i en samlet løsning også kunne findes en løsning på statsstøtteproblestillingerne, der ikke ville medføre betydelige tilbagebetalinger til staten.

21. Opfyldelsen af ovennævnte forudsætninger var usikker på tidspunktet for aflæggelsen af DSBFirst Danmark A/S' årsrapport af 21. juni 2011, og der forelå den 21. juni 2011 ikke bindende tilsagn om løsningerne (se bilag 1 og 2). Revisor anførte i sin revisionspåtegning for DSBFirst Danmark A/S' årsregnskab, at såfremt de nævnte forhold ikke blev opfyldt, kunne forudsætningen om fortsat drift (going concern) vise sig ikke at holde, hvilket kunne have væsentlig og gennemgribende påvirkning på årsregnskabet. Revisor havde ikke modtaget tilstrækkeligt revisionsmæssigt grundlag for at kunne vurdere forudsætningen om fortsat drift (going concern) og tog derfor forbehold herfor. Revisors endelige konklusion var, at revisor som følge af de nævnte forhold ikke kunne udtrykke en konklusion om årsregnskabet.

22. DSB offentliggjorde den 3. august 2011 i en pressemeddelelse, at DSB og First-Group har indgået aftale om sammen at rekonstruere DSBFirst Øresund. Aftalen indebærer bl.a., at DSB og FirstGroup hver tilføjer selskaberne yderligere 35 mio. kr. i ansvarlig kapital. Herudover betaler Øresundståg AB 45 mio. svenske kroner til DSBFirst Sverige AB. DSB oplyser videre, at garantien stillet over for de svenske trafik købere er nedskrevet med 55 mio. kr. I forbindelse med problemstillingerne omkring statsstøtte har DSB besluttet at korrigere prisen for Helgoland fra 80 mio. kr. til 38 mio. kr., hvilket ifølge DSB's vurdering afspejler en fri markedspris på aftaletidspunktet. De samlede tiltag vedrørende DSBFirst vil i løbet af efteråret blive forelagt Europa-Kommissionen.

V. Afslutning

23. Dette notat indeholder en række regnskabstekniske oplysninger og tal om flere selskaber i DSB koncernen, ligesom jeg har valgt at vedlægge et antal bilag, der indeholder yderligere oplysninger. Der er ikke som led i udarbejdelsen af dette notat fremkommet oplysninger, som ændrer på grundlaget for beretningen om Kystbanen eller konklusionerne i beretningen. Jeg har tilstræbt at fremstille de relevante regnskabsforhold så klart som muligt, men er opmærksom på, at der er tale om svært tilgængelige problemstillinger, som indgår i en større kontekst. Hvis notatet ikke fuldt ud imødekommer Statsrevisorernes behov, vil jeg foreslå, at der sker en yderligere mundtlig forklaring af oplysningerne på et møde.

Henrik Otbo

Bilag 1 (fra DSBFirst Danmark A/S' årsrapport for 2010 af 21. juni 2011)**Ledelsespåtegning**

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010 for DSBFirst Danmark A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Den samlede aktivitet omkring DSBFirst Øresund og således også DSBFirst Danmark A/S er i en alvorlig økonomisk situation. Vi har aflagt årsregnskabet for 2010 efter principper for fortsat drift (going concern). Dette baserer sig på en række forudsætninger, der skal opfyldes og i modsat fald kan forudsætningen om going concern vise sig ikke at holde. Der henvises til den detaljerede omtale i ledelsesberetningens afsnit om økonomisk udvikling i 2010.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet ud fra de omtalte forudsætninger giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2010 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af selskabets finansielle stilling.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 21. juni 2011

Bilag 2 (fra KPMG's revisorpåtegning vedrørende DSBFirst Danmark A/S' årsrapport for 2010 af 21. juni 2011)

Forbehold

Som det fremgår af ledelsesberetningens afsnit om økonomisk udvikling i 2010, har selskabet realiseret et stort underskud i 2010, og egenkapitalen er negativ, ligesom der er betydelig usikkerhed om selskabets fremtidige drift og økonomiske stilling.

Den samlede aktivitet i DSBFirst Øresund (DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB) er i en alvorlig økonomisk situation. DSB SOV har iværksat forhandlinger med trafik køberne i Sverige og First Group om en ændret model for den svenske trafik. De danske trafik købere skal ligeledes tiltræde en sådan model i det omfang en løsning påvirker den danske trafikkontrakt. Resultatet af forhandlingerne vil påvirke fremtidsmulighederne for DSBFirst Øresund og herunder DSBFirst Danmark A/S.

Ledelsen har aflagt årsregnskab som en fortsættende virksomhed (going concern), hvilket særligt forudsætter:

- 1) at der kan findes en forhandlingsmæssig løsning med trafik købere i Sverige og Danmark om en ændret model
- 2) at der som led i en samlet løsning også kan findes en afklaring på statsstøtteproblemstillingerne, der ikke medfører betydelige tilbagebetalinger til staten fra selskabet, samt
- 3) at de ultimative ejere DSB SOV og First Group som led i en samlet løsning vil tilvejebringe nødvendig ansvarlig kapital til selskabets videre drift.

Ad 1) Det er ledelsens forventning, at der kan findes en forhandlingsmæssig løsning med trafik købere i Sverige og Danmark om en økonomisk holdbar model og har reflekteret forventningerne til denne i årsregnskabet. Der foreligger imidlertid ikke på nuværende tidspunkt noget bindende tilsagn fra trafik køberne i Sverige og Danmark.

Ad 2) Revisorerne for selskabets ultimative moderselskab DSB SOV har i forvaltningsrevisionspåtegningen til koncern- og årsregnskabet for 2010 taget forbehold for, at DSB SOV's forvaltning af samhandelen med DSBFirst Øresund og overdragelsen af vedligeholdelse af togsæt på Helgoland i regnskabsåret 2010 er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde. Kammeradvokaten har efterfølgende vurderet, at der kan være tale om ulovlig statsstøtte i forholdet mellem DSB og DSBFirst Danmark A/S. Dette kan omfatte elementer af såvel renter af mellemregning med DSB, selve mellemregningen med DSB samt vederlag fra overdragelsen af vedligeholdelse af togsæt på Helgoland. Ledelsen i DSBFirst Danmark A/S har vurderet, at der kan findes en afklaring på statsstøtteproblemstillingerne, der ikke medfører betydelige tilbagebetalinger fra selskabet og har lagt forudsætningen om fortsat drift (going concern) til grund for regnskabsaflæggelsen. Der er imidlertid usikkerhed herom.

Ad 3) Det er ledelsens forventning, at de ultimative ejere DSB SOV og First Group som led i en samlet løsning vil tilvejebringe nødvendig ansvarlig kapital til selskabets videre drift. Der foreligger imidlertid ikke noget bindende tilsagn herom.

I tillæg til de nævnte forhold under 1) til 3) er der regnskabsmæssig usikkerhed om en række forhold i årsregnskabet, herunder særligt vurdering af værdiansættelse af selskabets tilgodehavende hos DSBFirst Sverige AB, samt om hvorvidt den revurderede trafikkontrakt vil være tabsgivende.

Såfremt de nævnte forhold ikke kan opfyldes, kan forudsætningen om fortsat drift (going concern) vise sig ikke at holde, hvilket vil kunne have væsentlig og gennemgribende påvirkning på årsregnskabet. Vi har ikke modtaget tilstrækkeligt revisionsmæssigt grundlag for at kunne vurdere forudsætningen om fortsat drift (going concern) og tager derfor forbehold herfor.

Konklusion

Som følge af de nævnte forhold under ovenstående forbehold vurderer vi samlet, at vi ikke har kunnet opnå tilstrækkeligt revisionsmæssigt grundlag for at vurdere forudsætningen om fortsat drift (going concern) og kan derfor ikke udtrykke en konklusion om årsregnskabet.

Bilag 3 (fra DSBFirst ApS' årsrapport for 2010 af 21. juni 2011)**Ledelsespåtegning**

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010 for DSBFirst ApS.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Den samlede aktivitet omkring DSBFirst Øresund og således også DSBFirst ApS er i en alvorlig økonomisk situation. Vi har aflagt årsregnskabet for 2010 efter principper for fortsat drift (going concern). Dette baserer sig på en række forudsætninger, der skal opfyldes og i modsat fald kan forudsætningen om going concern vise sig ikke at holde. Der henvises til den detaljerede omtale i ledelsesberetningens afsnit om økonomisk udvikling i 2010.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet ud fra de omtalte forudsætninger giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2010 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af selskabets finansielle stilling.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 21. juni 2011

Bilag 4 (fra DSBFirst ApS' årsrapport for 2010 af 21. juni 2011)

Forbehold (udsnit fra KPMG's revisorpåtegning)

Som det fremgår af ledelsesberetningens afsnit om økonomisk udvikling i 2010, har selskabet realiseret et stort underskud i 2010, og egenkapitalen er negativ, ligesom der er betydelig usikkerhed om selskabets fremtidige drift og økonomiske stilling.

Den samlede aktivitet i datterselskaberne DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB (DSBFirst Øresund) er i en alvorlig økonomisk situation. DSB SOV har iværksat forhandlinger med trafik køberne i Sverige og First Group om en ændret model for den svenske trafik. De danske trafik købere skal ligeledes tiltræde en sådan model i det omfang en løsning påvirker den danske trafik kontrakt. Resultatet af forhandlingerne vil påvirke fremtidsmulighederne for DSBFirst Øresund og således også DSBFirst ApS.

Ledelsen har aflagt årsregnskabet som en fortsættende virksomhed (going concern), hvilket særligt forudsætter:

- 1) at der kan findes en forhandlingsmæssig løsning med trafik købere i Sverige og Danmark om en ændret model.
- 2) at der som led i en samlet løsning også kan findes en afklaring på statsstøtteproblemstillingerne, der ikke medfører betydelige tilbagebetalinger fra DSBFirst Øresund, samt
- 3) at de ultimative ejere DSB SOV og First Group som led i en samlet løsning vil tilvejebringe nødvendig ansvarlig kapital til selskabets og DSBFirst Øresunds videre drift.

Ad 1) Det er ledelsens forventning, at der kan findes en forhandlingsmæssig løsning med trafik købere i Sverige og Danmark om en økonomisk holdbar model og har reflekteret forventningerne til denne i årsregnskabet. Der foreligger imidlertid ikke på nuværende tidspunkt noget bindende tilsagn fra trafik køberne i Sverige og Danmark.

Ad 2) Revisorerne for selskabets moderselskab DSB SOV har i forvaltningsrevisionspåtegningen til koncern- og årsregnskabet for 2010 taget forbehold for, at DSB SOV's forvaltning af samhandelen med DSBFirst Øresund og overdragelsen af vedligeholdelse af togsæt på Helgoland i regnskabsåret 2010 er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde. Kammeradvokaten har efterfølgende vurderet, at der kan være tale om ulovlig statsstøtte i forholdet mellem DSB og DSBFirst Danmark A/S. Dette kan omfatte elementer af såvel renter af mellemregning med DSB, selve mellemregningen med DSB samt vederlag fra overdragelsen af vedligeholdelse af togsæt på Helgoland. Ledelsen i DSBFirst Danmark A/S har vurderet, at der kan findes en afklaring på statsstøtteproblemstillingerne, der ikke medfører betydelige tilbagebetalinger fra selskabet og har lagt dette til grund for regnskabsaflæggelsen. Der er imidlertid usikkerhed herom.

Ad 3) Det er ledelsens forventning, at de ultimative ejere fra DSB SOV og First Group som led i en samlet løsning vil tilvejebringe nødvendig ansvarlig kapital til selskabets videre drift. Der foreligger imidlertid ikke noget bindende tilsagn herom.

I tillæg til de nævnte forhold under 1) til 3) er der som omtalt i ledelsesberetningen tillige en usikkerhed om, hvorvidt den af DSBFirst Väst AB indgåede trafik kontrakt regnskabsmæssigt skal betragtes som tabsgivende.

Såfremt de nævnte forhold ikke kan opfyldes, kan forudsætningen om fortsat drift (going concern) vise sig ikke at holde, hvilket vil kunne have væsentlig og gennemgribende påvirkning på årsregnskabet. Vi har ikke modtaget tilstrækkeligt revisionsmæssigt grundlag for at kunne vurdere forudsætningen om fortsat drift (going concern) og tager derfor forbehold herfor.

Konklusion

Som følge af de nævnte forhold under ovenstående forbehold vurderer vi samlet, at vi ikke har kunnet opnå tilstrækkeligt revisionsmæssigt grundlag for at vurdere forudsætningen om fortsat drift (going concern) og kan derfor ikke udtrykke en konklusion om årsregnskabet.