



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om Kystbanen

Marts
2012

revision

revision

revision

Vedrører:
Statsrevisorernes beretning nr. 12/2010 om Kystbanen

9. marts 2012

Transportministerens redegørelser af 19. januar 2012 og 22. februar 2012

RN A605/12

1. Dette notat handler om de initiativer, som transportministeren har sat i værk som følge af Statsrevisorernes bemærkninger og beretningens indhold og konklusioner.

Notatet indeholder følgende konklusion:

Jeg finder transportministerens redegørelse tilfredsstillende.

Transportministeren oplyser, at ministeren tager beretningens konklusioner og anbefalinger samt Statsrevisorernes bemærkninger til efterretning. Det fremgår videre, at DSB's bestyrelse har taget Rigsrevisionens beretning til efterretning.

DSB og DSBFirst ydede hinanden leverandørkredit i forbindelse med samhandel, og kreditten blev forrentet med DSB's faktiske lånerente. Transportministeren oplyser i redegørelsen, at DSB har ændret vedtægterne i relation til lånerenter. Jeg finder initiativet tilfredsstillende og vil derfor ikke følge op på denne del af sagen.

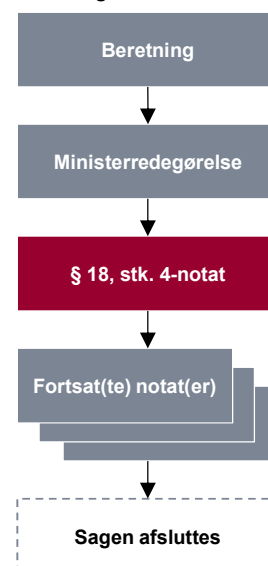
Denne del af min konklusion bygger jeg på følgende:

- DSB's vedtægter i relation til DSB's udlån til datterselskaber er ændret, så det nu er præciseret, at gældende konkurrenceret og statsstøttet altid finder anvendelse ved udlån. Dette indebærer, at udlånsrenten til de konkurrenceudsatte aktiviteter nu fastsættes på markedsvilkår.

Der udestår en endelig afklaring af en række forhold, som indgår i beretningen. Jeg vil derfor følge udviklingen og orientere Statsrevisorerne om:

- DSB's samhandelsprojekt og arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen
- det økonomiske resultat for DSB og DSBFirst for 2011
- Europa-Kommissionens fortsatte behandling af en mulig statsstøttesag
- Transportministeriets tilsyn med DSB's økonomi og overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB
- udviklingen i rettidigheden på Kystbanen.

Sagsforløb for en større undersøgelse



Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

I. Baggrund

2. Jeg afgav i september 2011 beretningen om Kystbanen. Beretningen handler om DSB-Firsts økonomi og udbuddet af togtrafikken på Kystbanen. Trafikstyrelsen forestod udbuddet af togtrafikken på Kystbanen og valget af DSBFirst som operatør. DSBFirst overtog togdriften på Kystbanen i januar 2009.

Rigsrevisionen igangsatte undersøgelsen af Kystbanen på baggrund af en anmodning fra Statsrevisorerne. Formålet med undersøgelsen var at give et overblik over DSBFirsts økonomi og udbuddet af Kystbanen og besvare Statsrevisorernes 8 spørgsmål herom.

3. Statsrevisorerne konstaterede i deres bemærkninger til beretningen, at formålet med udbuddet af togtrafikken på Kystbanen langt fra var indfriet. De økonomiske resultater var så negative, at DSBFirst havde fundet det nødvendigt at trække sig som operatør i Sverige allerede i december 2011. Endvidere var togenes rettidighed på Kystbanen fortsat utilfredsstillende lav.

4. Rigsrevisionen udarbejdede i forlængelse af beretningen i oktober 2011 et faktisk notat til Statsrevisorerne om DSB. Notatet uddybede en række regnskabstekniske forhold, som ikke ændrede på grundlaget for eller konklusionerne i beretningen om Kystbanen.

5. Dette notat indeholder min vurdering af transportministerens redegørelse.

Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk.

II. Transportministerens generelle bemærkninger

6. Transportministeren oplyser, at ministeren tager beretningens konklusioner og anbefalinger samt Statsrevisorernes bemærkninger til efterretning. Det fremgår videre, at DSB's bestyrelse har taget Rigsrevisionens beretning til efterretning.

7. Jeg gennemgår i det følgende redegørelsen i forhold til beretningens undersøgelse af samhandlen mellem DSB og DSBFirst, Transportministeriets tilsyn med DSB og udviklingen i rettidigheden på Kystbanen.

III. Samhandel mellem DSB og DSBFirst

8. Statsrevisorerne bemærkede, at Rigsrevisionen og DSB's øvrige eksterne revisorer i marts 2011 tog forbehold i erklæringen vedrørende den udførte forvaltningsrevision på DSB's concern- og årsregnskab for 2010, fordi DSB's samhandel begunstigede DSBFirst og derfor ikke opfyldte de særlige krav til DSB's konkurrenceudsatte aktiviteter.

Jeg gennemgår i det følgende 4 forhold fra beretningen, som hver især havde relation til samhandlen mellem DSB og DSBFirst.

DSB's samhandelsprojekt

9. Det fremgik af beretningen, at DSB primo april 2011 iværksatte et samhandelsprojekt for at følge op på, udrede og fjerne årsagerne til, at DSB's eksterne revisorer i marts 2011 tog forbehold i erklæringen vedrørende den udførte forvaltningsrevision. DSB nedsatte en taskforce, som skulle sikre fremdriften i samhandelsprojektet. Taskforcens arbejde ville strække sig frem til ultimo december 2011, hvorefter der ville ske en forankring af gældende retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen.

10. Transportministeren har indhentet bemærkninger fra DSB's bestyrelse til beretningen om Kystbanen. Det fremgår heraf, at DSB's bestyrelse ved offentliggørelsen tog beretningen til efterretning og konstaterede, at DSB havde handlet på flere af de punkter, der blev behandlet i beretningen. Bl.a. har DSB ifølge ministeren indført nye skærpede regler for samhandel mellem DSB og DSB's datterselskaber.

Ministerens noterer sig i redegørelsen, at DSB's bestyrelse har draget en række konsekvenser af de økonomiske problemer i DSBFirst – herunder i forhold til samhandel mellem DSB og DSB's datterselskaber. Ministeren finder det rigtigt, at DSB's bestyrelse har taget initiativ til nye skærpede regler for samhandlen.

Rigsrevisionen har konstateret, at taskeforcen endnu ikke har afsluttet sit arbejde, men DSB har indført nye forretningsgange for håndteringen af samhandlen, så håndteringen svarer til DSB's øvrige eksterne debitorhåndtering, hvor betalingsbetingelsen er løbende måned + 15 dage.

11. Jeg finder dette tilfredsstillende. Jeg vil følge resultatet af taskeforcens arbejde og det videre arbejde med at afslutte samhandelsprojektet og forankre de nye regler i organisationen.

Gennemførelse af DSB's vedtægtsændringer i relation til lånerenter

12. Det fremgår af beretningen, at transportministeren i maj 2011 oplyste Folketinget om, at ministeren ville gennemføre en ændring af DSB's vedtægter snarest, da punktet om lånerenter ifølge Kammeradvokaten kunne give anledning til misforståelser.

Ministerens oplyser i redegørelsen, at DSB's vedtægter i relation til DSB's udlån til datterselskaber, fx DSBFirst, er ændret, så det nu er præciseret, at gældende konkurrenceret og statsstøtteren altid finder anvendelse ved udlån.

Jeg har konstateret, at det efter vedtægtsændringen den 15. december 2011 nu fremgår af vedtægtsens § 5, at når DSB optager lån til brug for videre udlån til et datterselskab e.l., skal den rente, der skal betales af datterselskabet, mindst svare til DSB SOV's faktiske lånerente og i øvrigt overholde gældende ret, herunder gældende konkurrenceret og statsstøttereglerne.

13. Jeg finder dette tilfredsstillende og finder derfor ikke anledning til at følge yderligere op på denne del af sagen.

Økonomisk resultat for DSB

14. Statsrevisorerne konstaterede, at de økonomiske resultater var så negative, at DSB-First havde fundet det nødvendigt at trække sig som operatør i Sverige allerede i december 2011.

DSB valgte i 2011 at hensætte 725 mio. kr. til tab og nedskrivninger vedrørende DSBFirst Øresund i DSB's koncern- og årsregnskab for 2010. Transportministeren har noteret sig, at økonomistyringen i DSBFirst har været utilstrækkelig, og oplyser, at de betydelige hensættelser medvirkede til at forværre DSB's i forvejen kriseramte økonomi væsentligt. 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 ifølge ministeren 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.

Ministerens noterer sig dog, 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, og at DSB som et led i opfyldelsen af denne nødvendige målsætning har indgået en række aftaler med flere af de faglige organisationer, som indebærer betydelige personalereduktioner i DSB. DSB's ledelse har derved ifølge ministeren taget skridt til at bringe DSB's økonomi i balance.

DSB har i forlængelse af de store økonomiske problemer i DSBFirst besluttet ikke at indgå i yderligere engagementer i udlandet. Ministeren tager 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.

15. Jeg vil følge det videre forløb og orientere Statsrevisorerne om det økonomiske resultat for 2011 for DSB og DSBFirst i løbet af 2012.

Europa-Kommissionens behandling af en mulig statsstøttesag

16. Det fremgik af beretningen, at Transportministeriet i marts 2011 orienterede Europa-Kommissionen om en mulig statsstøttesag i forhold til de konkurrenceudsatte aktiviteter i DSB. Europa-Kommissionen tog i første omgang orienteringen til efterretning.

Transportministeren oplyser, at ministeriet har haft en løbende dialog med Europa-Kommissionen, som senest har bedt ministeriet om endnu en redegørelse vedrørende sagen. Sagen er derfor endnu ikke afsluttet.

17. Jeg vil følge det videre forløb i sagen.

IV. Transportministeriets tilsyn med DSB

18. Det fremgik af beretningen, at DSB ikke havde givet Transportministeriet dækkende oplysninger om DSBFirsts økonomi, selv om ministeriet siden april 2010 gentagne gange anmodede DSB om at forbedre det materiale, som ministeriet anvender for at følge lønsomheden i DSB.

Statsrevisorerne tilkendegav, at ministeriet har reageret aktivt og vedholdende i sit tilsyn for at få korrekte oplysninger om DSBFirsts økonomi.

19. Transportministeren bemærker afslutningsvist i redegørelsen, at 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 fortsat 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.

20. Jeg vil følge, om Transportministeriet modtager dækkende oplysninger til brug for tilsynet med DSB's økonomi. Jeg vil videre følge overvejelserne om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

V. Udvikling i rettidigheden på Kystbanen

21. Statsrevisorerne konstaterede, at togenes rettidighed på Kystbanen fortsat var utilfredsstillende lav.

22. Det fremgik af beretningen, at de politiske forligspartier bag udbuddet af Kystbanen havde en forventning om, at rettidigheden ville blive forbedret efter udbuddet. Dette skete ikke, og i 2010 blev der indgået en politisk aftale om, at rettidigheden på Kystbanen skulle forbedres til mindst 90 % inden udgangen af 2010.

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

Ministeren noterer sig, 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 afstand mellem stationerne (nærbanetrafik), mens der på svensk side er lavere frekvens med længere afstand mellem stationerne (intercity- eller regionaltrafik).

Ministeren noterer sig videre, at der generelt de senere år er kommet et forøget fokus på regularitet på banen generelt – herunder på Kystbanen og i Øresundstrafikken. Ministeren bemærker, at en af de erfaringer, der kom ud af det arbejde, Task Force Øresund gennemførte vedrørende 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.

24. Transportministeren oplyser ikke i redegørelsen, om rettidigheden i 2011 er forbedret som forudsat.

25. Jeg vil følge udviklingen i Kystbanens rettidighed.

VI. Næste skridt i sagen

26. Jeg vil følge udviklingen på følgende punkter:

- DSB's samhandelsprojekt og arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen
- Det økonomiske resultat for DSB og DSBFirst for 2011
- Europa-Kommissionens fortsatte behandling af en mulig statsstøttesag
- Transportministeriets tilsyn med DSB's økonomi og overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB
- udviklingen i rettidigheden på Kystbanen.

Annie Nørskov