

181

Trafikministeriet. København, den 21. maj 2002.

- a. Trafikministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til at ændre beløbsgrænsen for DSB's investeringer, jf. § 12, stk. 1, i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, således, at DSB inden for nærmere fastsatte rammer kan byde på jernbanetrafik, der udføres som offentlig service i EU- og EØS-lande, uden forudgående forelæggelse for Finansudvalget.

Der fastsættes beløbsgrænser for størrelsen af både DSB's samlede og det enkelte engagement i udlandet, ligesom der fastsættes krav til størrelsen af engagementer, hvor DSB kan byde uden partner(e). Udlandsaktiviteter placeres i særskilte selskaber med begrænset hæftelse, og forholdet mellem aktiviteter i Danmark og i udlandet skal såvel ved etableringen som efterfølgende være baseret på markedsmæssige vilkår. Derudover skal det enkelte engagement leve op til minimumskrav vedrørende overskudsgrad, lønsomhed og pay back-periode.

Kravene vil efterfølgende blive indarbejdet i DSB's vedtægter.

Ændringen medfører ikke udgifter i finansåret.

- b. DSB fik i 1998 med vedtagelse af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S § 2, stk. 3, hjemmel til at byde på udbudt togtrafik i udlandet. Baggrunden var hensynet til virksomhedens fremtidige udviklingsmuligheder i lyset af det samtidigt besluttede påbegyndte udbud af dansk passagertrafik.

I henhold til lovens § 12, stk. 1, skal alle investeringer på 100 mio. kr. eller derover forelægges Finansudvalget til godkendelse. Beløbsgrænsen kan ændres efter forelæggelse for Finansudvalget.

DSB har udtrykt ønske om få ændret den gældende grænse for at kunne byde på kontraktbaseret jernbanetrafik i udlandet. Erfaringerne fra udlandet tilsiger, at de typisk nødvendige indskud og garantier i selv mindre trafikudbud vil overstige grænsen på 100 mio. kr. Forelæggelse for Finansudvalget i hvert enkelt tilfælde vil kræve en behandlingstid, som i praksis vil umuliggøre DSB's tilbudsgivning.

Der vurderes på den baggrund at være behov for en ny afgrænsning af DSB's dispositionsfrihed vedrørende kapitalindskud og moderselskabsgarantier i forbindelse med deltagelse i udenlandske udbud, hvis staten som oprindeligt forudsat reelt ønsker at udvikle virksomheden DSB gennem togdrift i udlandet.

Det vurderes derimod ikke hensigtsmæssigt generelt at ændre beløbsgrænsen for Finansudvalgets godkendelse af investeringer, herunder DSB's investeringer i forbindelse med anskaffelse af togmateriel og lignende til brug i den trafik, der udføres som offentlig service i Danmark. Der lægges således *ikke* med nærværende aktstykke op til en ændring af DSB's dispositionsrammer på disse områder.

Ved en ændring af den hidtidige beløbsgrænse for deltagelse i udbud i udlandet, vurderes det af hensyn til den indenlandske offentlige service-trafik nødvendigt at fastsætte klare betingelser for DSB's deltagelse i udbud i udlandet. Det vurderes således hensigtsmæssigt, at DSB alene deltager med en afgrænset risiko, som står i et rimeligt forhold til DSB's samlede kapital.

Samtidig vurderes det imidlertid hensigtsmæssigt at sikre et rimeligt kommercielt råderum, så virksomheden sikres rimelige udviklingsmuligheder.

Trafikministeren søger på den baggrund Finansudvalgets tilslutning til, at

- DSB's samlede engagement (investering og garantier) i udlandet må ikke overstige 15 pct. af DSB's egenkapital, der aktuelt svarer til 1 mia. kr. af DSB's samlede egenkapital på 7,1 mia. kr. primo 2002.

Det betinges i sammenhæng hermed endvidere, at

- Af hensyn til risikospredning må intet enkelt engagement i udlandet overstige 500 mio. kr.
- DSB's aktiviteter i udlandet skal placeres i særskilte selskaber med begrænset hæftelse.
- Forholdet mellem *det øvrige DSB* og *DSB's aktiviteter i udlandet* skal såvel ved etableringen som efterfølgende være baseret på markedsmæssige vilkår.
- DSB's aktiviteter i udlandet begrænses til EU- og EØS-lande.
- Der opstilles yderligere følgende geografisk betingede krav:
 - For Sverige, Norge og Tyskland foreslås:
 - For projekter, som kræver investering og garantier mv. på *under 350 mio. kr.* af DSB, forudsættes ingen krav om partner.
 - For projekter, hvor DSB investerer og stiller garantier mv. på *over 350 mio. kr.*, forudsættes krav om en eller flere partnere med en samlet andel på mindst 24 pct.
 - For andre EU- og EØS-lande foreslås:
 - For projekter, som kræver investering og garantier mv. på *under 100 mio. kr.* af DSB forudsættes ingen krav om partner.
 - For projekter, hvor DSB investerer og stiller garantier mv. på *over 100 mio. kr.*, forudsættes krav om en eller flere partnere med en samlet andel på mindst 24 pct.
- Den enkelte investering på tidspunktet for beslutning skal leve op til følgende betingelser:
 - Lønsomhedskravet i kontraktperioden for driftsaktiviteter er fastlagt til en overskudsgrad på minimum 5 pct. før skat.
 - Lønsomhedskravet for investeringer er fastlagt til minimum 10 pct.
 - Pay back-perioden i længere kontrakter skal være under 7 år.

Det er såvel DSB's som Trafikministeriets vurdering, at der med de foreslåede beløbsgrænser med tilhørende rammebetingelser er fundet en hensigtsmæssig balance mellem hensynet til at afgrænse risici og at sikre kommerciel frihed.

Det er således foreslået, at den præcise beløbsgrænse varierer afhængigt af den geografiske nærhed, idet DSB uden Finansudvalgets godkendelse vil kunne påtage sig en større finansiel risiko på de nære markeder, hvor DSB's markedskendskab som udgangspunkt er størst, og hvor markedskendskabet således i sig selv bør kunne begrænse tabsrisikoen.

Kravet om privat deltagelse ved større investeringer skyldes, at det vurderes hensigtsmæssigt, at DSB ikke bærer den fulde finansielle risiko ved store investeringer. Det foreslåede krav på 24 pct. ekstern deltagelse udtrykker en så høj andel som muligt under forudsætning af, at DSB fortsat i alle tilfælde skal kunne fastholde bestemmende indflydelse, såfremt selskabet vurderer dette hensigtsmæssigt.

Kravene til lønsomhed, overskudsgrad og pay back-periode stiller efter Trafikministeriets vurdering forholdsvis stramme krav til, hvilke investeringer virksomheden kan deltage i, idet alle tre krav skal være opfyldt for hver enkelt investering. Det understreges imidlertid, at der i sagens natur er tale om krav til forventet afkast, og at kun den fremtidige udvikling kan vise, hvorvidt virksomheden reelt vil være i stand til at honorere kravene.

Om de generelle risici og betydningen for DSB's soliditet kan oplyses følgende:

På grund af de senere års positive udvikling i DSB udgør concernens soliditet pr. 31. december 2001 43,8 pct., hvilket er højere end forudsat ved stiftelsen af DSB som selvstændig offentlig virksomhed, hvor der i akt 249 af 11. juni 1999 blev forudsat en soliditet for DSB på 32 pct.

For udenlandske aktiviteter gælder, at som udgangspunkt vil alene kapitalindskuddet påvirke DSB's soliditet. Eventuelle limiterede moderselskabsgarantier vil således kun påvirke soliditeten, i det omfang de effektueres.

Et kapitalindskud fra DSB på 100 mio. kr. i en given aktivitet vil påvirke soliditeten med 0,3 procentpoint. Tænkes DSB rent teoretisk at udnytte hele råderummet, svarende til 15 pct.

af DSB's nuværende egenkapital som kapitalindskud, vil det påvirke soliditeten negativt med 2,5 procentpoint. DSB's engagementer vil som nævnt ovenfor bestå af både indskud og garantier, og derfor vil soliditetsbelastningen blive betydelig mindre.

Såfremt et engagement i udlandet måtte blive tabsgivende, vil det naturligvis være DSB's opgave at reducere dette tab, bl.a. gennem en mulig genforhandling af kontrakten, hvilket eksempelvis har været tilfældet med tabsgivende kontrakter i Storbritannien. Derfor vil den samlede indskudte kapital og afgivne garantier normalt ikke blive tabt/effektueret.

Hvis man alligevel forestiller sig, at DSB's samlede udlandsaktiviteter på 1 mia. kr. må afvikles, herunder at kapitalindskuddene må afskrives og samtlige garantier bliver 100 pct. effektive, vil belastningen med udgangspunkt i den nuværende balance påvirke DSB's soliditet negativt med 6,2 procentpoint. I givet fald vil soliditeten stadig ligge over de i akt 249 af 11. juni 1999 forudsatte 32 pct.

Med de foreslåede rammer for DSB's engagementer i udlandet vurderes selv det værste tænkelige scenario ikke at få afgørende betydning for DSB's evne til at varetage kontraktrafikken i Danmark.

Opfølgning

Med de skitserede beløbsgrænser og rammebetingelser påhviler ansvaret for tilbudsgivningen i udlandet i højere grad DSB's ledelse, idet de kommercielle frihedsgrader udvides i forhold til gældende regler. Trafikministeriet vil udmønte de foreslåede regler således, at DSB ikke skal søge tilslutning i ministeriet forud for tilbudsafgivning, idet DSB's tilbudsgivning behandles efter samme retningslinjer som virksomhedens almindelige finansielle dispositioner, der kan foretage uden Finansudvalgets godkendelse.

Det forventes, at der i takt med en gradvis liberalisering af jernbaneområdet i de europæiske lande i de kommende år vil kunne indhøstes erfaringer, der gør det muligt at foretage en løbende opfølgning på, hvorvidt de foreslåede rammer for DSB's deltagelse i udenlandske udbudsforretninger af jernbanetraffic er hensigtsmæssige såvel på kortere som på længere sigt.

- c. Der søges om Finansudvalgets tilslutning til at ændre beløbsgrænsen for, hvornår DSB skal søge Finansudvalgets godkendelse af investeringer, for så vidt angår bud på udførelse af jernbanetraffic som offentlig service i udlandet, idet Finansudvalget i henhold til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S § 12, stk. 1, er tillagt kompetence til at ændre beløbsgrænsen.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at DSB uden forudgående forelæggelse for Finansudvalget kan byde på jernbanetraffic, der udføres som offentlig service i udlandet, og at DSB med Finansudvalgets tilslutning kan indarbejde følgende rammebetingelser i sine vedtægter:
- DSB's aktiviteter i udlandet begrænses til EU- og EØS-lande.
 - DSB's samlede engagement (investering og garantier) i udlandet må ikke overstige 15 pct. af DSB's egenkapital.
 - Intet enkelt engagement i udlandet må overstige 500 mio. kr.
 - DSB's aktiviteter i udlandet skal placeres i særskilte selskaber med begrænset hæftelse.
 - Forholdet mellem det øvrige DSB og DSB's aktiviteter i udlandet skal såvel ved etableringen som efterfølgende være baseret på markedsmæssige vilkår.
 - For engagementer i Sverige, Norge og Tyskland:
 - Ved investering og garantier mv. på *under 350 mio. kr.* af DSB forudsættes ingen partner.
 - Ved projekter, hvor DSB investerer og stiller garantier mv. på *over 350 mio. kr.*, forudsættes en eller flere partnere med en samlet andel på mindst 24 pct.
 - For engagementer i andre EU- og EØS-lande:
 - Ved investering og garantier mv. på *under 100 mio. kr.* af DSB forudsættes ingen krav om partner.

- Ved projekter, hvor DSB investerer og stiller garantier mv. på *over 100 mio. kr.*, forudsættes krav om en eller flere partnere med en samlet andel på mindst 24 pct.
 - Den enkelte investering på tidspunktet for beslutning skal leve op til følgende betingelser:
 - Lønsomhedskravet i kontraktperioden for driftsaktiviteter er fastlagt til en overskudsgrad på minimum 5 pct. før skat.
 - Lønsomhedskravet for investeringer er fastlagt til minimum 10 pct.
 - Pay back-perioden i længere kontrakter skal være under 7 år.
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

FLEMMING HANSEN

/ Helle Werchmeister

Til Finansudvalget.