



*cutting through complexity™*

AUDIT

# Analyse af økonomien i DSBFirst Øresund

17. juni 2011

# Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Sammenfatning</b>	<b>3</b>
1.1	Analyse af realiseret økonomi i 2009 og 2010 (efterkalkulation)	3
1.2	Analyse af den fremskrevne økonomi for perioden 2011 - 2017	6
<b>2</b>	<b>Indledning</b>	<b>8</b>
2.1	Opdrag	8
2.2	Omfang og afgrænsning	8
2.3	Overordnet metodetilgang	10
2.4	Informationsindsamling	11
2.5	KPMG's hidtidige opgaver vedrørende DSBBFirst Øresund	12
2.6	Afsluttende bemærkninger	12
<b>3</b>	<b>Kort beskrivelse af DSBBFirst Øresund</b>	<b>14</b>
3.1	Organisering	14
3.2	Afgivne tilbud	15
<b>4</b>	<b>Ledelsesrapportering om den realiserede driftsøkonomi</b>	<b>16</b>
4.1	Processer	16
4.2	Bestyrelsesmateriale i DSBBFirst ApS	16
<b>5</b>	<b>Analyse af den realiserede driftsøkonomi</b>	<b>20</b>
5.1	Metode	20
5.2	Årsagsforklaring af forskelle mellem tilbudsbudget og realiserede tal	20
<b>6</b>	<b>Analyse af det realiserede finansielle engagement</b>	<b>25</b>
6.1	Finansielle engagement	25
6.2	Mellemregning	25
<b>7</b>	<b>Analyse af realiserede pengestrømme</b>	<b>28</b>
<b>8</b>	<b>Analyse af den fremskrevne økonomi</b>	<b>29</b>
8.1	Metode	29
8.2	Analyse af fremskrivninger og forudsætninger	29
8.3	Muligheder for yderligere tiltag	30



side 2  
013660 - 454036\_2.DOCX

© 2011 KPMG Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, a Danish limited liability company and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.

# 1 Sammenfatning

Vi er af Transportministeriet blevet anmodet om at bistå med en analyse af økonomien i DSBFirst Øresund.

DSBFirst Øresund omfatter selskaberne DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB. DSBFirst Danmark A/S driver passagertrafikken på kystbanen i Danmark samt togvedligehold og klargøring. Pr. 31. december 2010 er vedligeholdelsesaktiviteten overdraget til DSB Vedligehold A/S. DSBFirst Sverige AB driver passagertrafikken mellem Malmø og henholdsvis Göteborg, Växjö og Karlskrona. Trafikken over Øresundsbroen varetages i fællesskab af de to selskaber. Driftsopstart for trafikken var den 11. januar 2009.

Den af os foretagne analyse omfatter overordnet følgende to hovedområder:

- Analyse af den realiserede økonomi for 2009 og 2010 sammenholdt med tilbudsbudgettet for det afgivne tilbud på Øresundstrafikken (efterkalkulation)
- Analyse af den af DSB fremskrevne økonomi for DSBFirst Øresund for perioden 2011 - 2017.

Vores analyse omfatter ikke en vurdering af, om transaktioner mellem DSBFirst Øresund internt og med DSB er sket på markedsvilkår.

## 1.1 Analyse af realiseret økonomi i 2009 og 2010 (efterkalkulation)

### Den realiserede driftsøkonomi

DSBFirst Øresund har i perioden 2009 og 2010 haft et væsentligt højere aktivitetsniveau/andre aktiviteter end forudsat i tilbudsbudgettet. Vi har opgjort, at DSBFirst Øresund i 2009 og 2010 i alt havde 517 mio. kr. (ca. 34 %) højere indtægter (med tilhørende omkostninger) end forudsat i tilbudsbudgettet. Som følge heraf er det vurderet nødvendigt at opstille et korrigeret tilbudsbudget for at etablere et grundlag, der er sammenligneligt med de realiserede tal.

Bogføringen i DSBFirst Øresund har ikke været tilrettelagt med henblik på at kunne etablere et grundlag for opgørelse af merindtægter og meromkostninger som følge af ovennævnte ændring i aktiviteterne. Vores opgørelse af det korrigerede tilbudsbudget er derfor i væsentligt omfang baseret på andet end konkrete registreringer og er som følge heraf skønsbaseret. Korrigeret for ovennævnte aktivitetsændringer samt identificerede væsentlige forskelle i anvendt regnskabspraksis har vi opgjort, at DSBFirst Øresund i det korrigerede tilbudsbudget skulle have et resultat før skat på 225 mio. kr. i 2009 og 2010 tilsammen.

DSBFirst Øresund realiserede i 2009 og 2010 ifølge vores analyse tilsammen et resultat før skat på -76 mio. kr. (resultat til analyseformål). Forskellen til resultat før skat opgjort i det korrigerede tilbudsbudget udgør i alt -301 mio. kr., som i hovedtræk kan forklares som følger:

- Meromkostninger til personale, -97 mio. kr.  
Vores analyse viser bl.a., at meromkostninger ved indlån af medarbejdere fra DSB og lavere produktiv tid (skinneeffektivitet) end forudsat for lokoførere er en del af årsagsforklaringen.

- Meromkostninger til togvedligehold, -112 mio. kr.  
Vores analyse viser bl.a., at gennemsnitlig vedligeholdelsesomkostning pr. kørt kilometer er realiseret højere end forudsat og dermed er en væsentlig del af årsagsforklaringen.
- Mindreindtægter fra bonus og bod, netto -69 mio. kr.  
Vores analyse viser, at især for Danmark i hele perioden har rettidigheden ligget under det forudsatte. For så vidt angår Sverige har vi fået oplyst, at bod-/bonuselementet i trafikkontrakten er suspenderet i den analyserede periode fra 2009 - 2010, hvilket har medført en negativ effekt i forhold til tilbudsbudgettet, hvor det var forudsat, at det svenske selskab netto vil modtage bonus i både 2009 og 2010.
- Mindreindtægter fra andre indtægter, -28 mio. kr.  
Vores analyse viser, at selskabet ikke har realiseret de reklameindtægter og salg af rettigheder, som var forudsat i tilbudsbudgettet. Vi har forstået, at dette bl.a. kan henføres til, at de svenske myndigheder ikke som forudsat af DSB kunne godkende, at togene kørte med blandt andet udvendige reklamer.
- Mindreomkostninger til ikke-fradragsberettiget moms, +54 mio. kr.  
Da den momsmæssige stilling af aktiviteten ikke var helt afklaret på tilbudstidspunktet, blev der i tilbudsbudgettet indlagt relativt forsigtige skøn omkring momsafløftningsprocent. Momsafløftningsprocenten er realiseret væsentligt højere (omkring 90 %) end det i budgettet forudsatte på 41 %.
- Meromkostninger til andre operationelle omkostninger, -42 mio. kr.  
Meromkostningen i forhold til det korrigerede tilbudsbudget omfatter især merforbrug af konsulenter, bl.a. som følge af udvikling af produktionssystem, implementering af planlægningsværktøjer samt diverse assistance til økonomiafdelingen. Endvidere er der meromkostninger til forsikringer i Sverige.

Det er overordnet vores vurdering, at der har været væsentlige svagheder og uhensigtsmæssigheder i forretningsgange, systemer og rapportering på det driftsøkonomiske område i den analyserede periode i DSBFirst Øresund. DSB må endvidere vurderes ikke at have været tilstrækkeligt forberedt til som modervirksomhed at styre aktiviteterne i DSBFirst Øresund.

### Ledelsesrapportering

Bestyrelsen i DSBFirst ApS (moderselskab til DSBFirst Øresund) er i perioden op til driftsstarten i januar 2009 løbende blevet forelagt opgørelser af effekten af identificerede ændrede forudsætninger i forhold til tilbudsbudgettet. Opgørelserne viser, at meromkostninger til personale og effekt af korrektioner til budgetmodel i store træk opvejes af merindtægter ved bedre end forudsat momsmæssig stilling samt merindtægter som følge af avance på yderligere samhandelskontrakter indgået med DSB. Opgørelserne, som bestyrelsen i DSBFirst ApS er blevet forelagt, tager imidlertid udgangspunkt i et budget, som ikke svarer til det tilbudsbudget, som danner grundlag for tilbuddet. Der foreligger ikke en specifikation af forskellene.

Bestyrelsen i DSBFirst ApS er efter driftsstart i januar 2009 og op til efteråret 2010 løbende blevet forelagt en sammenligning mellem driftsbudget og realiserede tal, som viser, at resultat før skat i store træk løbende har svaret til det budgetterede. Hertil skal bemærkes:

- Denne rapportering tager ikke hensyn til, at store eftersyn (såkaldte Life Cycle Cost - eftersyn med flerårig levetid) aktiveres og afskrives i periode- og årsregnskaber i overens-

stemmelse med DSB's regnskabspraksis herfor. I tilbudsbudgettet er der derimod forudsat løbende udgiftsførsel (ingen effekt på det samlede resultat for hele budgetperioden frem til 2017). Resultateffekt af denne forskel i regnskabspraksis akkumuleres i 2009 og 2010 til i alt ca. 107 mio. kr., og hvis der korrigeres herfor, er det regnskabsmæssige resultat reelt yderligere 107 mio. kr. efter budgettet pr. 31. december 2010.

- Det budget, der måles op imod i den løbende rapportering, er et nyt budget udformet i februar 2009, som ikke svarer overens med tilbudsbudgettet. I det nye budget er der regnet med en mindre rentabel første del af kontraktperioden mod en mere rentabel sidste del af kontraktperioden (sammenholdt med tilbudsbudgettet). Resultat før skat i 2009 og 2010 er i tilbudsbudget ca. 69 mio. kr. højere end i det budget, der løbende måles op imod i bestyrelsesmaterialet. Hvis der korrigeres herfor, er det regnskabsmæssige resultat reelt yderligere 69 mio. kr. efter tilbudsbudgettet pr. 31. december 2010.
- Bogføring af skønsmæssig værdi af claims mod Øresundståg AB og spontanhandel med DSB har løbende været et væsentligt bidrag til, at budgettet løbende blev opfyldt. Størstedelen af de indtægtsførte claims i 2010 er tilbageført i forbindelse med regnskabsafslutningen for 2010, og visse af de løbende indtægtsførte spontanhandlere med DSB var medvirkende årsag til forbehold i de eksterne revisorers (Rigsrevisionen, KPMG og Deloitte) erklæring om udført forvaltningsrevision i årsrapporten for 2010 for DSB.

#### Det realiserede finansielle engagement

Det finansielle engagement (lån, indskud og garantier) i DSBFirst Øresund overstiger pr. 31. december 2009 det i tilbudsbudgettet forventede med 145 mio. kr. og pr. 31. december 2010 med 199 mio. kr. Forskellen kan i al væsentlighed tilskrives, at en del af mellemregningen fra DSB/DSB S-tog a/s vurderes at kunne anses for udlån (de facto-udlån). Til mellemregningen kan videre anføres:

- Der har siden 2. kvartal 2009 været et mindre opgjort de facto-udlån fra DSB/DSB S-tog a/s til DSBFirst Øresund, som i store linjer er steget relativt konstant i den analyserede periode frem til den 31. december 2010. De facto-udlånet udgør i gennemsnit ca. 58 mio. kr. i 2009 og ca. 242 mio. kr. i 2010.
- Det skønnede de facto-udlån overstiger konstant fra og med slutningen af januar 2010 de likvide midler i DSBFirst Øresund. Fra og med dette tidspunkt har det efter vores vurdering og på basis af de fastsatte forudsætninger været tvivlsomt, om DSBFirst Øresund inden for en kortere horisont kunne tilbagebetale de facto-udlånet til DSB henholdsvis DSB S-tog a/s.

#### De realiserede pengestrømme

DSBFirst Øresund har i perioden 1. januar 2009 til 31. december 2010 realiseret pengestrømme væsentligt lavere end forventet (78 mio. kr. sammenholdt med 247 mio. kr.). Den primære årsag hertil er lavere driftsresultat end budgetteret samt højere binding i arbejdskapital end forudsat.

## 1.2 Analyse af den fremskrevne økonomi for perioden 2011 - 2017

DSB har primo maj 2011 fremlagt opdaterede fremskrivninger for økonomien i DSBFirst Øresund for perioden 2011 - 2017 (den maksimale løbetid for de indgåede kontrakter). De udarbejdede fremskrivninger indeholder tre scenarier:

- Scenarie 1, der er en passiv fremskrivning af den nuværende drift.
- Scenarie 2, der indeholder den vægtede effekt af en række planlagte forbedringsinitiativer.
- Scenarie 3, der i tillæg til scenarie 2 endvidere indeholder en forhandlingsmæssig forhøjelse af de nuværende kontraktbetalinger fra den svenske trafikløber.

Vi har ikke analyseret eller vurderet scenarie 3, da det baserer sig på en forhandlingsmæssig løsning, som vi ikke har grundlag for at vurdere.

I henhold til scenarie 1 med en passiv fremskrivning af den nuværende drift realiseres et akkumuleret underskud (EBIT) for perioden 2011 - 2017 på i alt 1.532 mio. kr. (løbende priser). Dette er således det af DSB skønnede resultat, såfremt der ikke foretages særlige tiltag for at forbedre økonomien.

DSB har i scenarie 2 udarbejdet et katalog med en række forbedringsinitiativer, og gennemføres de initiativer, som DSB umiddelbart anser som sandsynlige, forventer DSB, at økonomien i DSBFirst Øresund kan forbedres med i alt 1.076 mio. kr. (løbende priser) i perioden 2011 - 2017. Dette svarer til, at det akkumulerede underskud (EBIT) for perioden 2011 - 2017 reduceres til 456 mio. kr. før eventuelle forhandlingsmæssige ændringer til trafikkontrakterne. Driften i DSBFirst Øresund er således væsentligt underskudsgivende, selv om det forudsættes, at diverse væsentlige resultatforbedrende initiativer alle kan gennemføres.

Det er vores vurdering, at de planlagte forbedringsinitiativer er forbundet med betydelig usikkerhed og risiko for manglende implementering, bl.a. under hensyntagen til den nuværende ustabile situation for virksomheden og den hidtidige økonomiske styring.

Det er i fremskrivningerne forudsat, at DSBFirst Øresund løbende kan få sit finansieringsbehov dækket af rentebærende gæld, som ultimo 2017 udgør 742 mio. kr. DSBFirst Øresunds mulighed for at låne koncerneksternt uden garantier fra DSB eller First Group må på nuværende tidspunkt anses for begrænset, hvorfor der antages at være tale om finansiering fra DSB eller First Group.

På basis af Kammeradvokatens notat af 13. april 2011 om visse statsstøtteretlige problemstillinger vedrørende DSB og DSBFirst må det ud fra vores forståelse anses for tvivlsomt, om DSB indenfor reglerne vil kunne finansiere et sådan beløb, henset til at beløbet på basis af de fremlagte fremskrivninger og forudsætninger efter stor sandsynlighed må anses for tabt, idet DSBFirst Øresunds aktiviteter som udgangspunkt ophører efter 2017.

Baseret på vores analyse er det vores sammenfattende vurdering, at der ikke kan skabes balance i økonomien i DSBFirst Øresund, med mindre der kan opnås yderligere og tilstrækkelig betaling fra trafikløberne og eventuelt kombineret med afkortning af kontraktperioden.

Vi har forstået, at det også er DSB's opfattelse, at DSBFirst Øresund kun er levedygtig under forudsætning af, at der kan opnås yderligere og tilstrækkelig betaling fra trafikøberne og eventuelt kombineret med afkortning af kontraktperioden.

Der skal endvidere findes en løsning til tilvejebringelse af nødvendig finansiering inden for statsstøtteregele og -problemstillinger.

Vi har ikke vurderet selskaberne i DSBFirst Øresund separat, da fremskrivningerne er udformet under forudsætning af samdrift.



## 2 Indledning

### 2.1 Opdrag

KPMG er af Transportministeriet blevet anmodet om at bistå med en analyse af økonomien i DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB (herefter benævnt DSBFirst Øresund).

KPMG er af Transportministeriet blevet bedt om at vurdere følgende 3 forhold:

- A1) Økonomien i tilbudsgivningen for Øresundstrafikken (herunder Kystbanen)  
(hvad er status på den faktisk realiserede økonomi?)
- A2) Hvordan økonomien i aktiviteterne har udviklet sig i forhold til forudsætningerne i tilbuddet  
(hvordan ser den faktisk realiserede økonomi ud i forhold til tilbudsbudgettet?)
- B) Er der udsigt til, at der kan skabes balance i økonomien i Øresundstrafikken, og hvordan kan det i givet fald ske?  
(hvordan forventes den fremskrevne økonomi at se ud?)

Punkt A1) og A2) omhandler begge analyse af den realiserede økonomi og betegnes i det efterfølgende som "efterkalkulationsopgaven" og behandles samlet. Punkt B) betegnes som "opgaven vedrørende analyse af den fremskrevne økonomi".

Efterkalkulationsopgaven indeholder 4 delanalyser:

- 1 Sammenligning mellem tilbudsbudget og realiseret økonomi i **ledelsesrapportering** i DSBFirst Øresund (jf. afsnit 4 nedenfor)
- 2 Sammenligning af **drift** i tilbudsbudget med realiseret drift i 2008 - 2010 (jf. afsnit 5 nedenfor)
- 3 Sammenligning af **finansielt engagement** (aktiekapital, lån og garantier) i tilbudsbudget med realiseret **finansielt engagement** i 2008 - 2010 (jf. afsnit 6 nedenfor)
- 4 Sammenligning af **pengestrømme** i tilbudsbudget med realiserede **pengestrømme** i 2008 - 2010 (jf. afsnit 7 nedenfor).

Opgaven vedrørende analyse af den **fremskrevne økonomi** indeholder alene en samlet analyse (jf. afsnit 8 nedenfor).

### 2.2 Omfang og afgrænsning

Denne rapport indeholder konklusionerne af vores gennemførte analyser. Talmateriale og tabeller med analyser m.v. forefindes i et separat bilagshæfte.

Vores opgave er afgrænset som følger:

### Generelt

Vores analyse har baseret sig på materiale modtaget fra DSB og DSBFirst Øresund, der er oplyst i bilagshæftet. Vi skal dog ligeledes bemærke, at vi via vores revision af årsregnskaberne for DSBFirst Øresund-selskaberne har indsigt i disse selskabers aktiviteter.

Vi har ikke foretaget revision, review eller anden form for revisionsmæssig gennemgang af det modtagne materiale. Der er således ikke foretaget en egentlig verifikation af modtaget materiale.

DSBFirst Øresund omfatter DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB. Andre selskaber i DSB-koncernen (DSB og danske og udenlandske datterselskaber) er ikke omfattet af analysen.

Vores analyse omfatter ikke vurdering af økonomiske konsekvenser af køretekniske forhold og forudsætninger.

Vores analyse omfatter endvidere ikke en vurdering af, om transaktioner mellem DSBFirst Øresund internt og med DSB er sket på markedsvilkår. Der henvises i denne forbindelse til øvrige igangværende undersøgelser vedrørende DSBFirst, herunder Rigsrevisionens rapport. Opmærksomheden henledes endvidere på de eksterne revisors (Rigsrevisionen, KPMG og Deloitte) erklæring om udført forvaltningsrevision på årsregnskabet for 2010 for DSB.

### Efterkalkulationsopgaven (analyse af den realiserede økonomi)

Vores vurdering er fokuseret på, hvorledes den faktisk realiserede økonomi har udviklet sig i forhold til det oprindelige tilbud (efterkalkulation). Vurdering af økonomien i DSB's tilbudsgivning omfatter ikke en revurdering af det oprindelige budget, herunder forudsætninger der lå til grund for det afgivne tilbud.

Vores analyse anvender tilbudsøkonomiens centrale/væsentlige forudsætninger (kritiske succeskriterier og væsentlige cost drivere) som primære genstande for analysen og i vurderingen af den samlede økonomi. Analysen omfatter således ikke nødvendigvis alle forudsætninger og mulige forklaringer på afvigelser mellem tilbudsbudget og realiserede beløb.

Gennemgangen tager udgangspunkt i de realiserede tal for 2008, 2009 og 2010 for de selskaber, som driver Øresundstrafikken, samt den tilbudsøkonomi, som lå til grund for Øresundstilbudet. I 2008 var aktiviteten ikke opstartet, så omfanget af vores analyse af 2008 er begrænset.

Analysen vedrørende 2010 har taget udgangspunkt i et regnskab til analyseformål, hvor årsregnskaberne for 2010 for DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB er korrigeret for visse forhold, som vi ikke har vurderet relevante for en analyse af de driftsmæssige sammenhænge i DSBFirst Øresund sammenholdt med det udarbejdede tilbudsbudget. Dette omfatter eksempelvis forhold som nedskrivninger af anlægsaktiver som følge af nedskrivningstests og nedskrivning af tilgodehavender hos koncernselskaber. Tilsvarende forhold er ikke identificeret relevante at korrigere for i 2009.

### Opgaven vedrørende den fremskrevne økonomi

I forhold til analyse af den fremskrevne økonomi er der efter aftale taget udgangspunkt i de af DSB fremlagte fremskrivninger m.v. Der er foretaget analyse af udviklingen, men det omfatter ikke en sædvanlig revisionsmæssig budgetgennemgang eller verifikation af de forudsætninger, der ligger til grund for fremskrivningerne.

De af DSB udformede fremskrivninger for 2011 - 2017 er baseret på en forudsætning om, at DSBFirst Øresund driver togdriften i såvel DSBFirst Danmark A/S som DSBFirst Sverige AB. Fremskrivningerne og vores analyse heraf omfatter således ikke en vurdering af økonomien for de enkelte selskaber på stand alone basis. Dette ville kræve en række operationelle tilpasninger af fremskrivningerne omkring togdeling, personale m.v.

Der er en række tiltag og principielle forhold, der p.t. af bl.a. DSB undersøges nærmere, herunder mulighed for forøgelse af kontraktbetalinger fra trafikkbøbere, mulighed for tilførsel af yderligere kapital, konsekvenser af statsstøtteproblemstillinger m.v. Vores analyse omfatter ikke sådanne forhold.

Den fremskrevne økonomi for DSBFirst Øresund er udarbejdet under den forudsætning, at de indgåede trafikkontrakter i såvel Danmark som Sverige opretholdes indtil udgangen af 2017. Det vil sige, at optionerne for forlængelse af trafikkontrakterne udnyttes fuldt ud. Forhandlinger med opdragsgiverne kan i den nuværende situation medføre, at driften for et eller begge landene ikke opretholdes i DSBFirst Øresund til og med 2017. Fremskrivningerne og vores analyse heraf omfatter således ikke en vurdering af økonomien i en eventuel kortere kontraktperiode.

## 2.3 Overordnet metodetilgang

### Generelt

Der har i processen løbende været afholdt statusmøder med DSB om materiale til brug for vores rapport m.v. Der har også været afholdt statusmøder med Transportministeriet. Udvalgte kontaktpersoner i DSB har haft mulighed for at kommentere faktuelle forhold i udkast til rapport.

Vi har i processen løbende anmodet om og modtaget materiale fra DSB og DSBFirst Øresund. DSB har løbende udformet en oversigt over materiale udleveret til KPMG til brug for vores analyse, jf. bilagshæftet. Vi har endvidere haft møder og drøftelser med udvalgte nøgelpersoner fra DSB og DSBFirst Øresund.

### Efterkalkulationsopgaven (analyse af den realiserede økonomi)

Den overordnede metode for efterkalkulationsopgaven har med udgangspunkt i tilbudsbudgettet været at estimere et tilbudsbudget korrigeret for realiserede aktivitetsændringer og derefter foretage en sammenligning af dette med realiserede regnskaber. De opgjorte afvigelser er herefter analyseret og forklaret nærmere for så vidt angår væsentlige forhold. I denne analyse er taget udgangspunkt i de forudsætninger, der lå til grund for tilbudsbudgettet (som dokumenteret af DSB i "Record Of Assumptions" og finansmodel version 7.49).

Vores analysearbejde har været begrænset af de oplysninger, vi har modtaget fra DSB, og oplysningernes beskaffenhed. Hvis vi havde haft yderligere materiale til rådighed, kunne vi muligvis være kommet dybere i vores analyse.

### Opgaven vedrørende den fremskrevne økonomi

Den overordnede metode til opgaven om den fremadrettede økonomi tager udgangspunkt i den af DSB reviderede businessplan for 2011 - 2017 fremlagt over for os i maj 2011. Vi har foretaget en analyse heraf og har i denne forbindelse opsummeret de mest risikofyldte forudsætninger.

## 2.4 Informationsindsamling

En væsentlig del af opgaven har omfattet informationsindsamling. Der er en række forhold, som har gjort informationsindsamlingen vanskelig og dermed gjort usikkerheden ved datagrundlaget højere:

- DSB's og DSBFirst Øresunds organisation har, i den periode vores analyse har været under udarbejdelse, været under betydeligt pres med mange andre hastende opgaver og analyser. Dette har i visse tilfælde medført udskydelser af de aftalte leveringer af materiale samt manglende tilgængelighed for drøftelser.
- Tilgængelighed af data er påvirket af, at DSBFirst Øresund ikke havde alle registrerings-systemer klar til drift på tidspunktet for driftsopstarten primo 2009. Det gælder eksempelvis økonomisystem og personalesystemer. Dette har medført begrænsning i vores muligheder for at foretage analyser, idet relevante data ikke har været tilgængelige.
- I den periode vores undersøgelse har stået på, er en række nøglepersoner på direktør- og chefniveau i DSB og DSBFirst Øresund fratrådt. Herved er vores muligheder for opfølgning på allerede afholdte møder med DSB og DSBFirst Øresund om data og årsagsforklaringer blevet reduceret.
- Driftsorganisationen i DSBFirst Øresund har i mange tilfælde ikke kunnet give forklaringer på, hvad årsagen er til afvigelser mellem tilbudsbudget og realiserede tal, idet tilbudsbudgettet ikke har været anvendt af driftsorganisationen til økonomiopfølgning. Tilsvarende kan de medarbejdere i DSB, der oprindeligt har medvirket i forbindelse med udarbejdelsen af det oprindelige tilbudsbudget, ikke forklare afvigelser til de realiserede tal, fordi de ikke har været involveret i driften af DSBFirst Øresund. Der er i DSB samtidig med vores undersøgelse foretaget en egentlig sammenligning af tilbudsbudgettet med realiserede beløb. Derved har medarbejdere i DSB og DSBFirst Øresund kun i mindre omfang over for os kunnet redegøre for årsagerne til afvigelser mellem tilbudsbudget og realiserede tal.
- Det faktiske aktivitetsniveau i DSBFirst Øresund afviger væsentligt fra det i tilbudsbudgettet forudsatte. Der er således tilføjet en række aktiviteter, der ikke var forudsat i tilbudsbudgettet, herunder klargøring og vedligehold af DSB's togsæt, driften af IC Bornholm m.v. For at skabe sammenlignelighed mellem tilbudsbudget og realiserede tal har det været nødvendigt at regulere tilbudsbudgettet for effekten på indtægter og omkostninger af de enkelte ændringer i aktivitetsniveauet, hvorefter "korrigeret tilbudsbudget fremkommer". DSB og DSBFirst Øresund har imidlertid kun i begrænset omfang data til at opgøre disse reguleringer. Reguleringerne foretaget i vores analyse for at opgøre det korrigerede tilbudsbudget er derfor i betydelig grad skønsmæssigt.
- Tilbudsbudgettet og de realiserede tal er ikke baseret på samme kontoplan og kategorisering. Eksempelvis er opdelingen af medarbejdere på medarbejderkategorier i tilbudsbudgettet forskellig fra, hvad DSBFirst Øresund arbejder med i driftsorganisationen, ligesom linket mellem omkostningskategorier i tilbudsbudgettet og de realiserede tal indeholder et skønselement.

## 2.5 KPMG's hidtidige opgaver vedrørende DSBFirst Øresund

KPMG har i perioden 2008 - 2010 været valgt som ekstern revisor for selskaberne omfattet af analysen, ligesom vi er revisor for DSB. KPMG Danmark har revideret regnskaberne for DSBFirst Danmark A/S, og KPMG Sverige har revideret regnskaberne for DSBFirst Sverige AB. Endvidere har vi ydet diverse rådgivning og afgivet diverse erklæringer.

Endvidere skal vi oplyse, at KPMG i relation til tilbudsbudgettet for DSBFirst Øresund til DSB har udformet notat benævnt "Kommentarer til grundlag for tilbud på Øresundstrafikken" af 26. april 2007. Notatet blev fremsendt til direktion og bestyrelse i DSB. Notatet beskriver vores stikprøvevise gennemgang af DSB's procedurer til udarbejdelse af tilbuddet samt vores stikprøvevise gennemgang af finansmodellen, der ligger til grund for tilbuddet. Gennemgangen har ikke karakter af revision eller review, hvorfor vi ikke har udtrykt en konklusion om tilbuddet som helhed, og vores gennemgang var afgrænset fra gennemgang af køretekniske forudsætninger.

Endvidere skal vi anføre, at KPMG den 25. juni 2007 har udformet erklæringer til Transportministeriet om tilbudsbudgetterne til brug for DSB's og FirstGroups tilbud på Øresundstrafikken og trafikken på Kystbanen m.v. Erklæringerne var baseret på de samme arbejder, som lå til grund for ovenfor nævnte notat.

Da vores analyse af økonomien i DSBFirst Øresund ikke omfatter revurdering af tilbudsbudgettet inkl. forudsætninger eller af de aflagte reviderede årsregnskaber, er det vores opfattelse, at ovenstående opgaver ikke påvirker vores habilitet i relation til denne rapport om analyse af økonomien i DSBFirst Øresund.

## 2.6 Afsluttende bemærkninger

Grundlaget for vores undersøgelse samt det udførte arbejde og den anvendte metode er beskrevet i afsnit 2.3 ovenfor. Der kan ikke opnås sikkerhed for, at alle relevante dokumenter og oplysninger er inddraget i undersøgelsen, herunder som følge af at store dele af ledelsen i DSB og DSBFirst Øresund er fratrådt i løbet af april og maj 2011. Det kan derfor ikke udelukkes, at der eksisterer dokumenter eller andre oplysninger m.v., som burde have været inddraget i vores analyse, og som ville have påvirket rapportens konklusioner, hvis de havde været kendt af os.

Nærværende rapport er udarbejdet i overensstemmelse med den med Transportministeriet indgåede aftale og med det formål, som fremgår heraf. Beskrivelser samt konklusioner i rapporten kan ikke udstrækkes til at gælde i andre sammenhænge end det, der følger af formålet med rapporten.

Denne rapport er udarbejdet alene til Transportministeriet og indeholder oplysninger vedrørende aktiviteterne i DSBFirst Øresund, som kunne vurderes som forretningsfølsomme.

Da rapporten ikke er adresseret til tredjemand, afgiver vi ikke en erklæring.

København, den 17. juni 2011

**KPMG**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Torben Bender  
statsaut. revisor

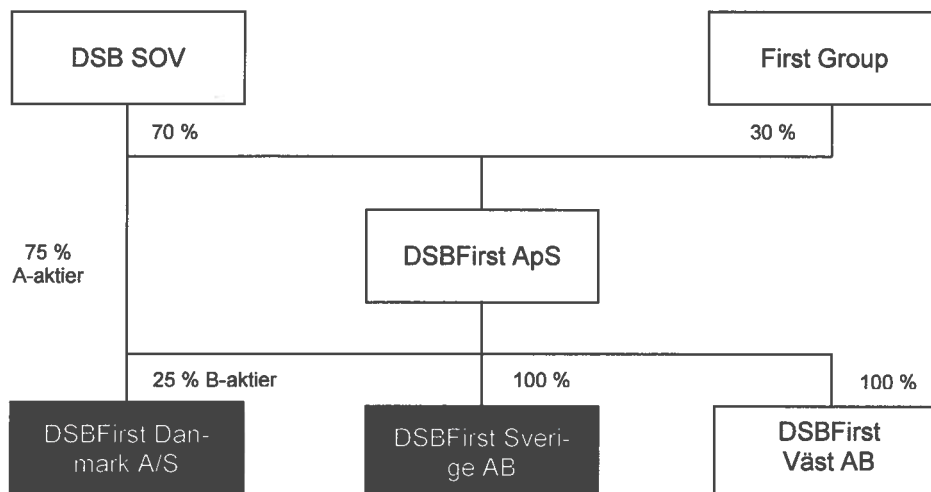
Michael N.C. Nielsen  
statsaut. revisor



### 3 Kort beskrivelse af DSBFirst Øresund

#### 3.1 Organisering

DSBFirst Øresund omfatter selskaberne DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB. Ejerstrukturen er p.t. som følger (DSBFirst Øresund er markeret med blå farve):



Figur 3.1: Ejerstruktur i DSBFirst-koncernen  
Kilde: Organisationsdiagram modtaget fra DSB

DSBFirst ApS er et holdingselskab, der besidder kapitalandele i DSBFirst Danmark A/S, DSBFirst Sverige AB og DSBFirst Väst AB. Den direkte ejerandel på 75 %, som DSB SOV (DSB) har i DSBFirst Danmark A/S giver ikke ret til udbytte eller likvidationsprovenu. På denne baggrund betragtes DSB regnskabsmæssigt at have en ejerandel af hele DSBFirst-koncernen (DSBFirst ApS med datterselskaber) på 70 %, hvorfor der i koncernregnskabet for DSB er 30 % minoritetsinteresser, svarende til den økonomiske ejerandel fra FirstGroup.

DSBFirst Danmark A/S driver passagertrafikken på kystbanen i Danmark samt togvedligehold og klargøring. Pr. 31. december 2010 er vedligeholdelsesaktiviteten overdraget til DSB Vedligehold A/S.

DSBFirst Sverige AB driver passagertrafikken mellem Malmø og henholdsvis Göteborg, Växjö og Karlskrona.

Trafikken over Øresundsbroen varetages i fællesskab af de to selskaber. Hvert af selskaberne modtager betaling for kørsel indtil landegrænsen. Til gengæld er omkostningerne til togdriften ikke separeret, idet danskejede ET-tog og/eller dansk operativt personale og vice versa dagligt krydser landegrænsen. Dette giver i sagens natur anledning til en relativ stor intern handel mellem de to selskaber.

Søsterselskabet DSBFirst Väst AB har været uden aktivitet indtil driftsstarten den 12. december 2010, hvorefter selskabet driver regional- og pendlertogtrafik omkring Göteborg.

DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB vandt øresundsudbuddene i henholdsvis Danmark og Sverige. Det var B-buddet, der var det vindende tilbud, hvor samme tilbudsgiv-

vers budsselskaber (her DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB) vandt begge sider af Øresundstrafikken, og der blev tilbudt en integreret løsning for vedligehold, driftsledelse, organisering af administrative enheder m.v.

First Group ejer sine kapitalandele i DSBFirst ApS via selskabet First Rail Holdings Limited. Der er den 30. november 2006 indgået en joint venture agreement (med efterfølgende opdateringer) mellem DSB, First Rail Holdings Limited, Øresundståg ApS (DSBFirst ApS) og First Group PLC. Aftalen regulerer forholdet mellem kapitalejerne, herunder finansieringsmæssige forhold, og hvorledes afhændelse af aktier skal håndteres. Endvidere er driften og ledelsen af DSBFirst-selskaberne reguleret. First Group har meddelt DSB, at First Rail Holdings Limited ønsker at sælge sine kapitalandele i DSBFirst ApS til DSB i overensstemmelse med bestemmelse for en sådan putoption i joint venture agreement. Vi har forstået, at der foregår nærmere forhandlinger i denne forbindelse.

## 3.2 Afgivne tilbud

Beslutningsgrundlaget for DSB's bestyrelse i forbindelse med afgivelse af tilbud på Øresundstrafikken i Danmark og Sverige består ifølge indstilling af 8. februar 2007 af følgende materiale:

- Indstilling om aktionæroverenskomst mellem DSB og First Group og statusnotat om udbudsrammen og budstrategi på Øresundstrafikken på ordinært bestyrelsesmøde den 16. november 2006.
- Indstilling om interessenthåndtering behandlet på ekstraordinært bestyrelsesmøde den 1. december 2006.
- Statusnotat på den overordnede økonomi for Øresundstilbuddet behandlet på ordinært bestyrelsesmøde den 13. december 2006.
- Indstilling fra direktionen til bestyrelsen behandlet på ekstraordinært bestyrelsesmøde den 22. januar 2007 om, at direktionen gives mandat til at underskrive og afgive tilbud på Øresundstrafikken i Danmark og Sverige indenfor de i indstillingen fastsatte rammer.
- Opdatering af forudsætninger og økonomiske opgørelser i indstilling vedrørende tilbud på Øresundstrafikken af 22. januar 2007 behandlet på ekstraordinært bestyrelsesmøde den 8. februar 2007 med indstilling til bestyrelsen om, at direktionen gives mandat til at underskrive og afgive tilbud på Øresundstrafikken i Danmark og Sverige inden for de i indstillingen fastsatte rammer.

DSB og First Group afleverede tilbuddene til henholdsvis Trafikstyrelsen og Skånetrafikken den 19. februar 2007. Herefter gav de to udbudsmyndigheder en tilbagemelding med henblik på, at tilbudsgiverne kunne aflevere et endeligt tilbud til Trafikstyrelsen den 7. maj 2007 og et justeret tilbud til Skånetrafikken senest den 14. maj 2007.

Til brug for direktionens stillingtagen til de endelige/justerede tilbud blev udformet indstilling til direktionen af 26. april 2007 om godkendelse af de foreslåede ændringer til tilbuddene. Indstilling til direktionen er baseret på tilbudsbudget i finansmodellen version 7.49 og er den version, vores analyse tager udgangspunkt i.



## 4 Ledelsesrapportering om den realiserede driftsøkonomi

### 4.1 Processer

Vi har ud fra de modtagne informationer gennemgået processen omkring ledelsesrapportering af den realiserede driftsøkonomi i perioden 2008 - 2010, og vores sammenfattende vurdering er som følger:

- Den forkortede mobiliseringsperiode (forberedelsesperiode frem til driftsopstart den 11. januar 2009) har givet DSBFirst Øresund og DSB udfordringer i relation til at have nødvendige økonomistyringssystemer m.v. på plads ved driftsstart.
- DSB havde ikke rutine i opstart og styring af større lignende dattervirksomheder. For økonomistyringen betød det bl.a., at der efter vores vurdering ikke var tilrettelagt en tilstrækkelig og systematisk løbende økonomirapportering fra DSBFirst Øresund til DSB eller en koncernregnskabsinstruks m.v.
- Der har været etableret et kompliceret administrativt setup omkring DSBFirst Øresund. Dette har vanskeliggjort overskuelighed omkring den økonomiske performance af aktiviteterne, herunder de enkelte delaktiviteter i DSBFirst Øresund.
- Den løbende regelmæssige økonomirapportering til den daglige ledelse i DSBFirst Øresund har primært omfattet "direktionsrapporten" (i 2009 benævnt grøn rapport), som os bekendt er tilgået direktionen i DSBFirst Øresund, men ikke systematisk chefniveauet herunder.
- Ved månedsafslutning har vi forstået, at der er foretaget regnskabsreguleringer lige inden lukning af bogføringen. Disse reguleringer er i direktionsrapporten benævnt "ekstraposter". Dette er bogførte afslutningsposter med betydelige skønselementer. Eksempelvis omfatter disse afslutningsposter i direktionsrapporten for juni 2010 en betydelig samlet indtægt på ca. 59 mio. kr.
- På bestyrelsesmøder i DSBFirst ApS er i 2009 og 2010 løbende fremlagt opgørelser med sammenligning mellem budgetteret og realiseret drift. Det oprindelige tilbudsbudget er ikke anvendt som grundlaget for den løbende budgettering eller økonomiopfølgning i DSBFirst Øresund i 2009 og 2010. Ledelsen i DSBFirst Øresund har oplyst, at det er fundet mindre relevant at anvende tilbudsbudgettet direkte i den økonomiske styring, herunder bl.a. på grund af betydelige aktivitetsændringer.
- Det er vores vurdering, at en systematisk ad hoc-baseret (eksempelvis årligt) efterkalkulation af den forudsatte drift vedrørende Øresundsudbuddet er relevant og sædvanligt at foretage. Som det vil fremgå nedenfor, kan der dog også argumenteres for, at som følge af de betydelige ændringer i det faktiske aktivitetsniveau i forhold til tilbudsbudgettet vil en efterkalkulation være forbundet med betydelige skøn, som kan reducere værdien af en sådan opgørelse.

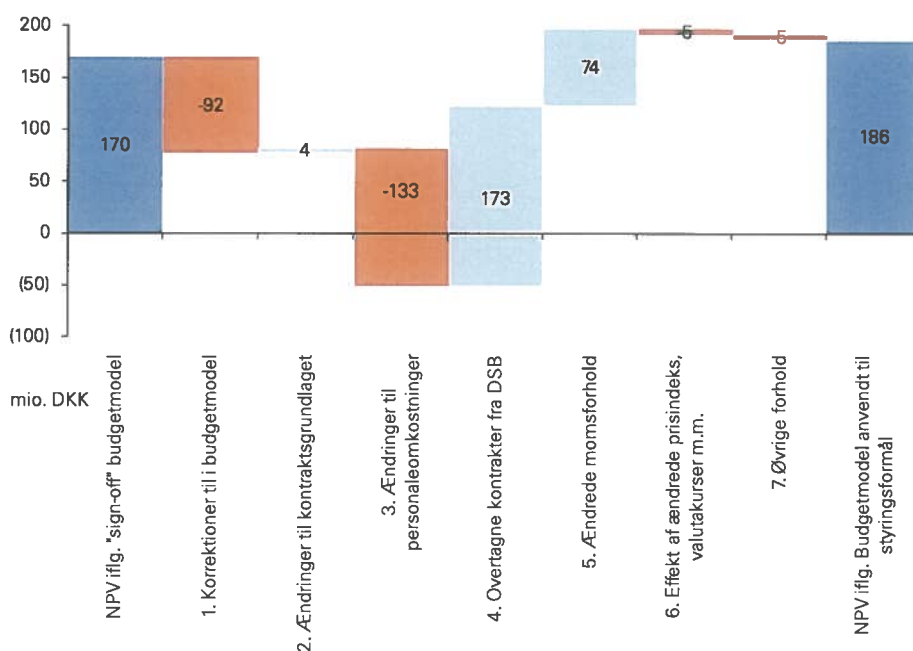
### 4.2 Bestyrelsesmateriale i DSBFirst ApS

Vi har gennemgået materiale til bestyrelsesmøder i perioden 10. marts 2008 til 30. januar 2009 (6 møder i alt). Perioden omfatter i store træk perioden op til driftsstart den 11. januar 2009. I dette materiale fremgår, at bestyrelsen løbende er blevet forelagt forventet effekt af

ændrede forudsætninger i forhold til oprindeligt forventet NPV-værdi (nutidsværdi - net present value) af trafikkontrakterne.

Vi er ikke blevet forelagt sammenhængen mellem det tilbudsbudget, som vores analyse er baseret på (som stemmer overens med direktionsindstilling af 26. april 2007), og den NPV-værdi, som angives i bestyrelsesmaterialet som udgangspunkt.

Bestyrelsesmaterialet viser, at bestyrelsen i nævnte periode er blevet forelagt følgende ændringer til det, som i bestyrelsesmaterialet betegnes som "sign off" NPV på 170 mio. kr.:



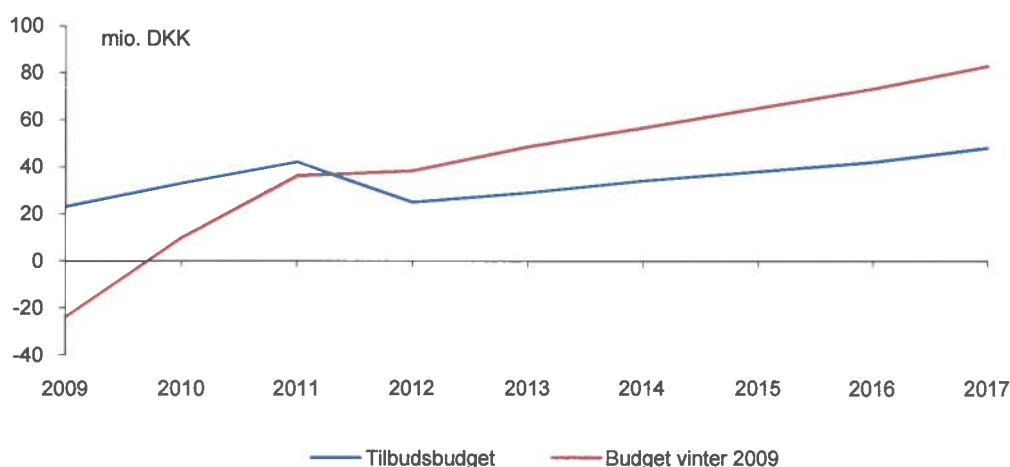
Figur 4.1 Udvikling i forventet NPV af DSBFirst Øresund-aktivitet  
Kilde: Bestyrelsesmateriale i DSBFirst ApS fra 12. marts 2008 til 30. januar 2009.

Det fremgår, at de væsentlige negative korrektioner til den oprindelige NPV-værdi (NPV af resultat før skat) udgøres af meromkostninger som følge af øgede personaleomkostninger og meromkostninger som følge af "korrektioner til budgetmodellen". Korrektionerne til budgetmodellen vedrører ifølge det oplyste primært følgende forhold:

- En systematisk fejl i modellen ved anvendelse af visse parametre, der dog ikke har effekt på det af ledelsen godkendte tilbudsbudget (finansmodel version 7.49), men kun efterfølgende reberegninger i modellen.
- En omregningsfejl opstået ved DSB's omarbejdelse af det af ledelsen godkendte tilbudsbudget til de af DSB tilbudte delpriser.

Disse negative reguleringer opvejes i al væsentlighed af en mere fordelagtig momsmæssig stilling og tilgang af samhandelskontrakter med positiv NPV fra DSB.

Figur 4.1 slutter på 186 mio. kr. i NPV. Til grund for denne værdi foreligger et nyt budget i en ny model. Den løbende rapportering viser, at dette budget i hvert fald på totalniveau danner grundlag for den løbende rapportering til bestyrelsen i 2009 og 2010 vedrørende forskelle mellem driftsbudget og realiseret drift. Forskellen mellem resultat før skat (EBT) i dette nye budget, som danner grundlag for den løbende rapportering til bestyrelsen, og EBT i tilbudsbudgettet er vist nedenfor.



Figur 4.2: Udvikling i resultat før skat i tilbudsbudget og budget fra vinter 2009  
Kilde: Tilbudsbudget ver. 7.49 og budget fra vinter 2009

Vi har også gennemgået materiale til bestyrelsesmøder i perioden 5. marts 2009 til 8. december 2010 (9 møder i alt). Vores gennemgang viser, at der i 2009 og 2010 (bortset fra rapportering i november og december 2010, hvor der rapporteres om negative afvigelser i niveauet 10 mio. kr.) er rapporteret til bestyrelsen om, at den realiserede drift i al væsentlighed følger budgettet (nyt budget). Hertil har vi følgende væsentlige bemærkninger:

- Denne rapportering tager ikke hensyn til, at store eftersyn (såkaldte Life Cycle Cost - eftersyn med flerårig levetid) er aktiveret i balancen i regnskabet, men udgiftsført fuldt ud i budgettet (såvel nyt budget som tilbudsbudget). Resultateffekten heraf er i 2009 og 2010 tilsammen ca. 107 mio. kr., og hvis der korrigeres herfor, er det regnskabsmæssige resultat reelt yderligere 107 mio. kr. efter budgettet pr. 31. december 2010.
- Jf. ovenfor er EBT-kurven for det nye budget blevet stejlere end EBT-kurven for tilbudsbudgettet. Dette viser, at der i det nye budget er regnet med en mindre rentabel første del af kontraktperioden mod en mere rentabel sidste del af kontraktperioden - set i forhold til tilbudsbudgettet. Resultat før skat i 2009 og 2010 er i tilbudsbudget ca. 69 mio. kr. højere end i nyt budget.
- Bogføring af skønsmæssige claims mod Øresundståg AB og spontanhandel med DSB har løbende været et væsentligt bidrag til, at budgettet løbende blev opfyldt. Størstedelen af de løbende indtægtsførte claims er tilbageført i forbindelse med regnskabsafslutningen for 2010, og visse af de løbende indtægtsførte spontanhandlere med DSB var

medvirkende årsag til forbehold i de eksterne revisorer (Rigsrevisionen, KPMG og Deloitte) erklæring om udført forvaltningsrevision i årsrapporten for 2010 for DSB.

Ovenstående betyder, at selv om det løbende er rapporteret, at realiseret drift lå tæt på driftsbudgettet, var der i realiteten væsentlige forskelle mellem realiseret drift og tilbudsbudgettet.

## 5 Analyse af den realiserede driftsøkonomi

### 5.1 Metode

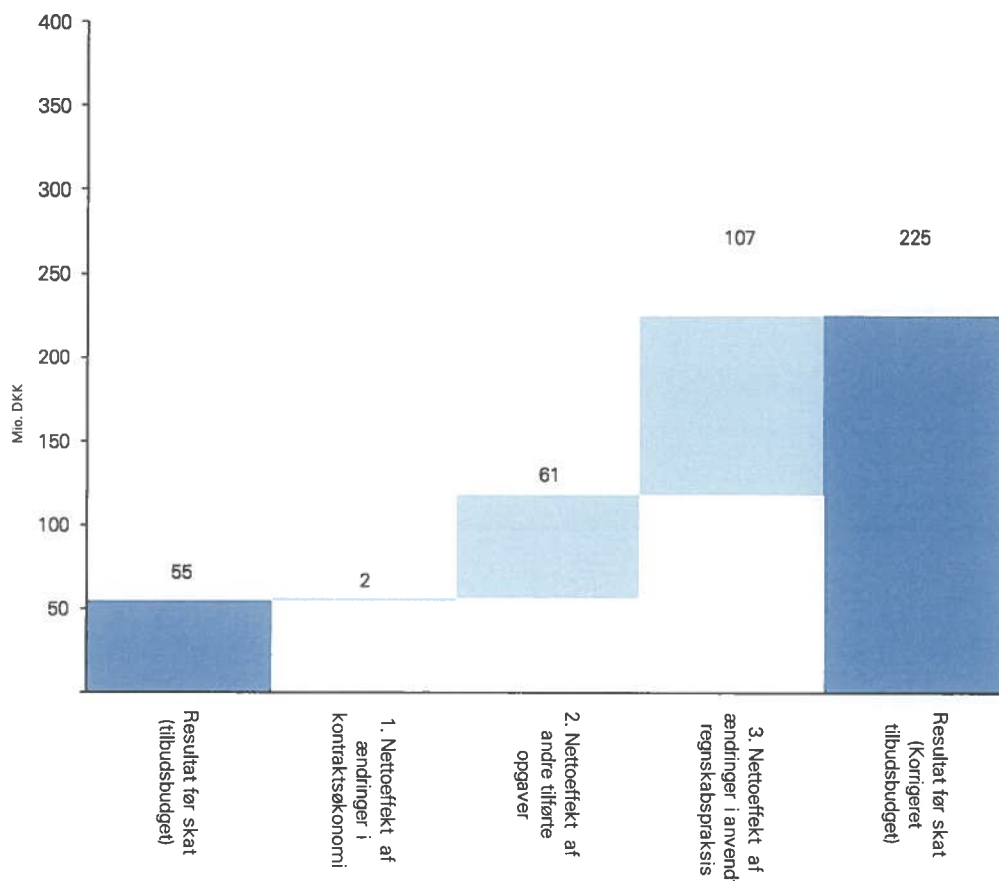
Vi har til brug for vurdering af driftsøkonomien i DSBFirst Øresund skabt en "bro" mellem det oprindelige tilbudsbudget, der lå til grund for direktionsindstillingen den 26. april 2007, og den realiserede økonomi. Begrebet bro er i denne forbindelse udtryk for de reguleringer, der ud fra en række forudsætninger er foretaget i vores analyse for at skabe et sammenligneligt grundlag mellem tilbudsøkonomien, det korrigerede tilbudsbudget og den faktisk realiserede økonomi. Broen omfatter reguleringer for udvidelser eller indskrænkninger m.v. i den faktiske aktivitet i 2009 og 2010 set i forhold til det aktivitetsniveau, der var lagt til grund for tilbudsbudgettet. Broen omfatter også forskelle i regnskabspraksis mellem tilbudsbudget og realiserede tal.

Mange af de korrektioner til tilbudsbudgettet, som er foretaget for personaleomkostninger og togvedligeholdelsesomkostninger, har ikke kunnet baseres på registreringer i bogføringen eller andet konkret grundlag. Derfor indeholder korrektionerne til tilbudsbudgettet på disse områder et betydeligt element af skøn. Det er samlet vores vurdering, at graden af skøn er så betydelig, at umiddelbare sammenligninger mellem korrigeret tilbudsbudget og realiserede regnskabstal ikke giver et tilstrækkeligt grundlag at konkludere på. Vores analyse omfatter derfor ikke sammenligninger mellem realiserede regnskabstal og det korrigerede tilbudsbudget for personaleomkostninger og togvedligeholdelsesomkostninger. For disse omkostningstyper er gennemført alternative analyser af udvikling i økonomiske faktorer.

### 5.2 Årsagsforklaring af forskelle mellem tilbudsbudget og realiserede tal

#### Omarbejdelse af tilbudsbudget til korrigeret tilbudsbudget

I nedenstående figur er specificeret forskelle mellem tilbudsbudgettet og det af os opgjorte korrigerede tilbudsbudget akkumuleret for DSBFirst Øresund for perioden 2009 - 2010.



Figur 5.1: Forskelle mellem tilbudsbudget og korrigeret tilbudsbudget  
 Kilde: Egen opstilling på basis af analyseresultater

Nedenfor er der kort redegjort for de enkelte forklaringer mellem resultat før skat (EBT) ifølge tilbudsbudgettet og korrigeret tilbudsbudget, som i alt udgør 170 mio. kr.:

**ad 1**

**Ændringer i kontraktøkonomi** omfatter den samlede nettoeffekt på EBT af en række ændringer i kontraktøkonomien, herunder fravalg/udnyttelse af optioner i tilbuddet, produktionsreguleringer, effekt af rejste claims mod Øresundståg AB samt forcering. Opgørelsen af indtægten er typisk relativt pålidelig, mens opgørelsen af de tilhørende omkostninger er behæftet med betydelige skøn.

**ad 2**

**Andre tilførte opgaver** omfatter nettoeffekt på EBT af en række ændringer i aktivitetsniveauet, som ikke er direkte relateret til kontraktøkonomien. Bortset fra en enkelt mindre ændring vedrører alle ændringer DSBFirst Danmark A/S, herunder overtagelse af vedligehold af DSB's IR4 togsæt, kørsel af IC Bornholm, konsulentytelser til Trafikstyrelsen, diverse værkstedsytelser m.v. Som for ændringer i kontraktøkonomien gælder, at opgørelsen af indtæg-

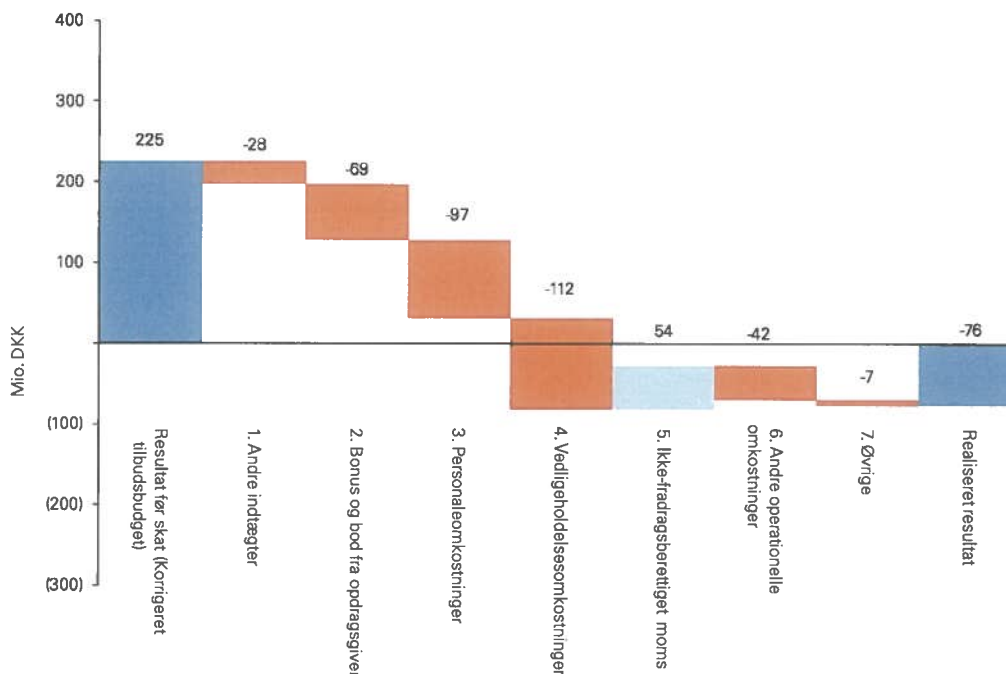
ten er typisk relativt pålidelig, mens opgørelsen af de tilhørende omkostninger er behæftet med betydelige skøn.

### ad 3

**Ændringer i anvendt regnskabspraksis** vedrører det forhold, at tilbudsbudgettet ikke er baseret på en forudsætning om, at store eftersyn løbende aktiveres, hvorimod dette er tilfældet for regnskabet. Akkumuleret driftseffekt heraf for 2009 og 2010 udgør 107 mio. kr.

### Forskelle mellem korrigeret tilbudsbudget og realiserede regnskaber

I nedenstående figur er specificeret forskellene i resultat før skat (EBT) mellem det korrigerede budget og regnskabet for DSBFirst Øresund akkumuleret for 2009 - 2010.



Figur 5.2: Forskelle mellem korrigeret tilbudsbudget og regnskab

Kilde: Egen opstilling på basis af analyseresultater

Nedenfor er der kort redegjort for de enkelte forklaringer mellem resultat før skat (EBT) ifølge korrigeret tilbudsbudget og regnskab for 2009 - 2010 for DSBFirst Øresund. Den samlede forskel udgør i alt 301 mio. kr. i negativ afvigelse.

### ad 1

Mindreindtægter fra **andre indtægter** på 28 mio. kr. vedrører især det forhold, at selskabet ikke har realiseret de reklameindtægter og salg af rettigheder, som var forudsat i tilbudsbudgettet. Vi har forstået, at dette bl.a. kan henføres til, at de svenske myndigheder ikke som forudsat af DSB kunne godkende, at togene kørte med blandt andet udvendige reklamer.

#### ad 2

Mindreindtægter fra **bod og bonus** på 69 mio. kr. vedrører i Danmark især, at selskabet i hele perioden har ligget under forudsat rettidighed. For så vidt angår Sverige har vi fået oplyst, at bod-/bonuselementet i trafikkontrakten er suspenderet i den analyserede periode fra 2009-2010, hvilket har medført en negativ effekt i forhold til tilbudsbudgettet, hvor det var forudsat, at det svenske selskab netto vil modtage bonus i både 2009 og 2010.

#### ad 3

Som anført ovenfor har vi ikke kunnet gennemføre en analyse af den i tabellen anførte forskel vedrørende **personaleomkostninger** på 97 mio. kr. Vi har alternativt foretaget analyse af faktorer, som er uafhængig af tallene i det korrigerede tilbudsbudget:

- Den gennemsnitlige årlige lønomkostning pr. medarbejder var i DSBFirst Danmark A/S ca. 24 % højere i 2009 og 21 % højere i 2010 end i tilbudsbudgettet. Den samlede meromkostning hertil udgør for 2009 og 2010 tilsammen ca. 107 mio. kr., som bl.a. skyldes:
  - Mangel på lokoførere og train managers i opstartsfasen har medført, at selskabet har indlånt en række medarbejdere fra DSB. Omkostningen til indlån af personale ligger væsentligt over, hvad selskabet har budgetteret. Den samlede meromkostning for 2009 og 2010 udgør 31 mio. kr.
  - Der er blevet udbetalt mere overarbejde end forudsat. Den samlede meromkostning for 2009 og 2010 udgør 33 mio. kr.
- For DSBFirst Sverige AB viste analysen, at der samlet set for 2009 og 2010 i al væsentlighed ikke er forskel på gennemsnitlig årlig lønomkostning i tilbudsbudget og realiseret gennemsnitlig årsløn set for alle medarbejderkategorier under ét.
- Både i det danske og det svenske selskab har lokoførerne realiseret en lavere skinneeffektivitet end budgetteret. Ifølge det oplyste skyldes dette en stram udbudskøreplan, hvor det har været nødvendigt at indarbejde længere vendetider i Danmark. Den samlede effekt af forskellene i skinneeffektivitet har isoleret set betydet en meromkostning på 52 mio. kr. i 2009 og 2010 i forhold til tilbudsbudgettet. Forholdet kan meget vel samtidig være en del af forklaringen på meromkostningen til overarbejde, jf. ovenfor.

#### ad 4

Vi har ikke kunnet gennemføre en analyse af forskel vedrørende **vedligeholdelsesomkostninger**. Vi har som alternativ foretaget analyse af faktorer, som er uafhængige af det skønnede korrigerede tilbudsbudget. Vi har således analyseret omkostningen pr. km (eksklusive løn), hvilket i 2009 viste, at realiserede omkostninger var 0,5 kr. højere end ifølge tilbudsbudgettet, mens der i 2010 var tale om, at realiserede omkostninger oversteg budgetterede omkostninger pr. km med 1,4 kr. Den samlede effekt heraf i 2009 og 2010 er opgjort til ca. 57 mio. kr.

#### ad 5

Mindreudgiften til ikke-afløftningsberettiget **moms** udgør 54 mio. kr. I tilbudsbudgettet er der budgetteret med en afløftningsprocent på ca. 41 %. Dette har vi forstået er sket af forsigtighedsmæssige årsager, da man ikke havde endelig afklaring på aktivitetens moms mæssige status på tidspunktet for aflevering af tilbuddet. Den realiserede moms afløftningsprocent for 2009 og 2010 udgør henholdsvis 88 % og 93 %. Følgende forhold medfører positive ændrede forudsætninger i forhold til tilbudsbudgettet:



- Efter afgivelse af tilbuddet rettede DSBBFirst Danmark A/S henvendelse til SKAT med henblik på nærmere afklaring. Det blev herved bl.a. bekræftet, at selskabet kunne anvende billetindtægter i stedet for tilbagelagt strækning ved opgørelse af moms godtgørelsesprocenten.
- Selskabet opnåede moms godtgørelse for den del af infrastrukturafgiften, der vedrører selve passagen af Øresundsbroen.
- Den øgede omkostningsbase, som ændringerne i aktivitet medfører, øger den samlede afløste moms.

#### ad 6

**Andre operationelle omkostninger** omfatter primært administrationsomkostninger. Meromkostningen omfatter især merforbrug af konsulenter, bl.a. som følge af udvikling af produktionssystem, implementering af planlægningsværktøjer samt diverse assistance til økonomiafdelingen. Endvidere er der meromkostninger til forsikringer i Sverige.

#### ad 7

**Øvrige** reguleringer udgøres af nettoeffekten af forskel mellem korrigeret tilbudsbudget og realiserede tal på poster med mindre væsentlige forskelle, som vi ikke har analyseret nærmere. Posterne omfatter betaling fra opdragsgiver, energi, baneafgifter, afskrivninger og netto finansielle poster.

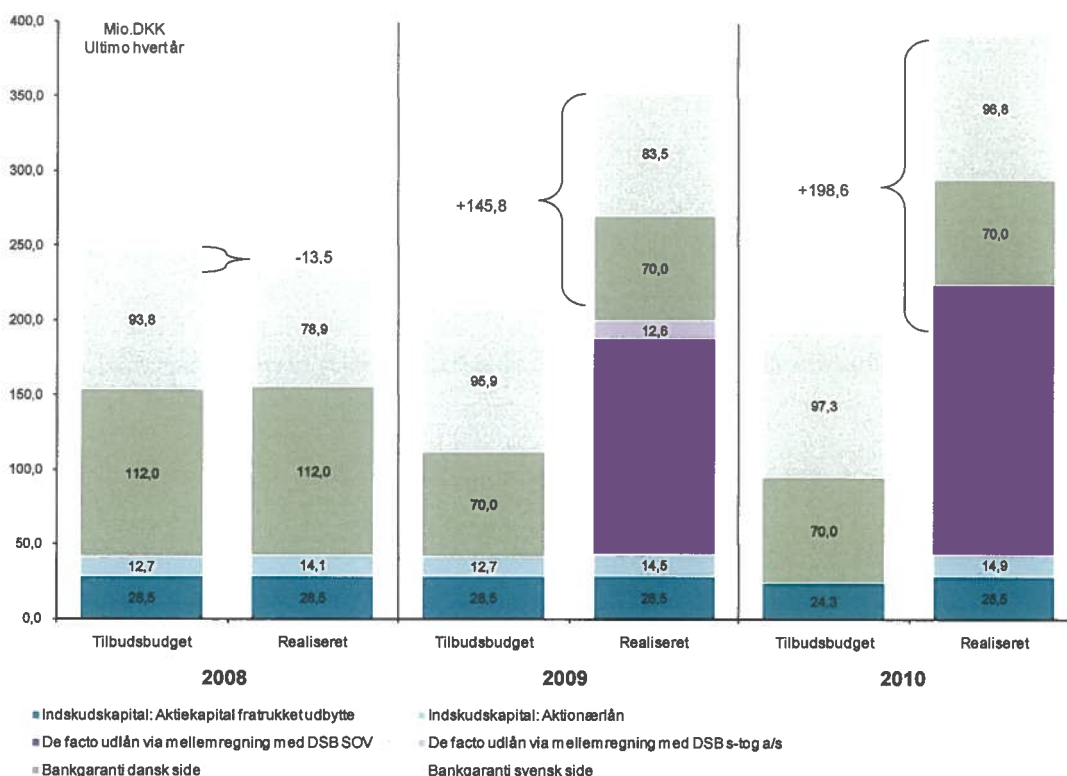
## 6 Analyse af det realiserede finansielle engagement

I indstilling til direktionen af 26. april 2007 om godkendelse af de foreslåede ændringer til tilbud på Øresundstrafikken er opgjort det finansielle engagement, som tildeling af kontrakterne forventedes at medføre. Det finansielle engagement er opgjort som midler, DSB forventes at indskyde i DSBFirst Øresund i form af aktiekapital og lån fra aktionærer fratrukket forventet udbytte og tillagt stillede bankgarantier. Det opgjorte finansielle engagement viser, hvad DSB på basis af budgettet vurderer, det maksimale potentielle tab ved etableringen af DSBFirst Øresund udgør.

### 6.1 Finansielle engagement

Nedenfor er DSB's andel af det finansielle engagement i henhold til tilbudsbudgettet, jf. direktionsindstilling af 26. april 2007, sammenholdt med realiseret finansielt engagement opgjort på basis af regnskaber m.v. ultimo 2008, 2009 og 2010 (udkast).

Afviselserne mellem tilbudsbudget og realiseret finansielt engagement udgøres primært af de facto-udlån via mellemregning, jf. nedenfor.



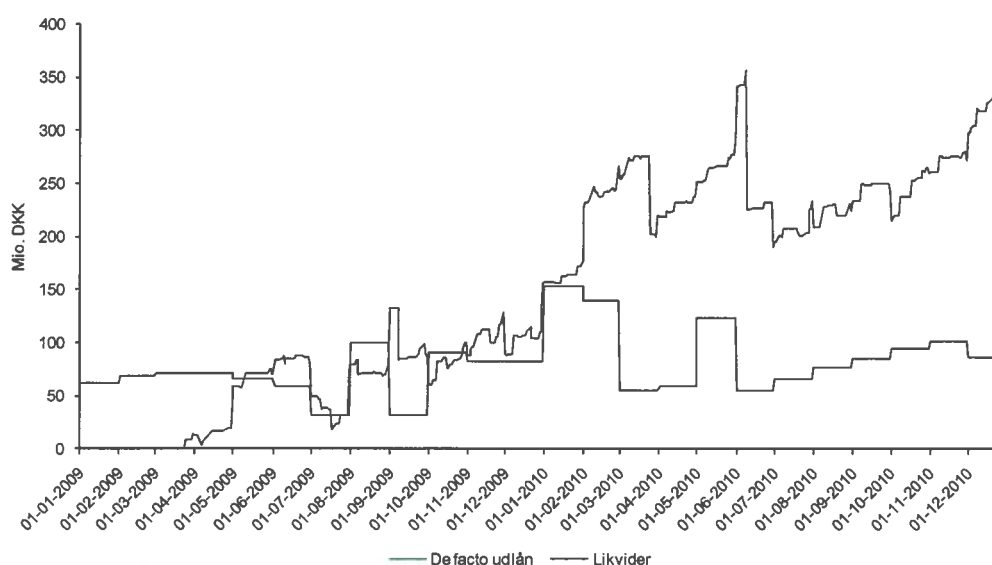
Figur 6.1: Forskelle på DSB's andel af finansielt engagement mellem tilbudsbudget og realiseret regnskab  
Kilde: Egen opstilling på basis af analyseresultater

### 6.2 Mellemregning

Det væsentligste element, vi har vurderet i forbindelse med det finansielle engagement, er, hvorvidt og i hvilket omfang den bogførte mellemregning mellem DSB/DSB S-tog a/s og

DSBFirst Øresund bør indgå i opgørelsen af det realiserede finansielle engagement. Vi har vurderet det som afgørende, om mellemregninger mellem DSB/DSB S-tog a/s og DSBFirst Øresund overstiger, hvad der gives i "sædvanlig leverandørkredit" i forbindelse med koncernhandel i DSB eller sammenlignelige koncerner. Den del af mellemregningen, som overstiger sædvanlig leverandørkredit, har vi benævnt "de facto-udlån".

Der har i den undersøgte periode været samhandel og mellemregninger mellem DSBFirst Øresund og såvel DSB som DSB S-tog a/s. Nedenstående graf viser sammenlagt tal for de facto-udlån fra DSB og DSB S-tog a/s samt likvide midler i DSBFirst Øresund i samme periode.



Figur 6.2:Udvikling i de facto-udlån mellem DSBFirst Øresund og DSB/DSB S-tog og likvider i DSBFirst Øresund  
Kilde: Egen analyse af bogholderimateriale m.v. modtaget fra DSB

Der kan knyttes følgende kommentarer til de enkelte grafer:

- De facto-udlån (grøn graf): Udviser mellemregning mellem DSBFirst Øresund og DSB/DSB S-tog a/s konsolideret og fratrukket en af os estimeret "sædvanlig leverandørkredit". Langt størstedelen af de facto-udlån er fra DSB til DSBFirst Danmark A/S.
- Likvider (blå graf): Til brug for analysen af mellemregningen er i figuren indsat størrelsen af likvide midler i DSBFirst Øresund. Analysen af likvide midler kan anvendes til at vurdere, i hvilket omfang de likvide midler i DSBFirst Øresund kunne have været anvendt til at nedbringe mellemregningen med DSB/DSB S-tog a/s yderligere.

Vores analyse og graferne viser følgende:

- På faktureringsstidspunktet blev udstedte fakturaer til DSBFirst Øresund bogført på en sædvanlig uforrentet debitor-konto i DSB. Når perioden for rettidig betaling efter de aftalte betalingsbetingelser udløb, blev fakturaen i DSB's bogholderi sædvanligvis omkonteret

fra den uforrentede debitor-konto til en mellemregningskonto, hvorpå der skete løbende rentetilskrivning.

- Der foreligger ikke aftaler om afdrag på mellemregningen, og der har ikke været implementeret procedurer til sikring af løbende afregning af mellemregningerne.
- På basis af de gjorte forudsætninger kan mellemregning mellem DSB henholdsvis DSB S-tog a/s og DSBFirst Øresund og skønnet "sædvanlig leverandørgæld" opgøres. Forskelle mellem de to vurderes at udgøre et de facto-udlån fra DSB henholdsvis DSB S-tog a/s til DSBFirst Øresund. Ud fra denne forudsætning har der siden 2. kvartal 2009 været et mindre de facto-udlån, som i store linjer er steget relativt konstant frem til analysens slutdato den 31. december 2010. De facto-udlån udgør i gennemsnit ca. 58 mio. kr. i 2009 og ca. 242 mio. kr. i 2010.
- DSBFirst Øresund har samtidig med den skyldige mellemregning til DSB henholdsvis DSB S-tog a/s besiddet betydelige likvide midler. Det fremgår af figuren, at de facto-udlån konstant fra og med slutningen af januar 2010 overstiger likvider. Fra og med dette tidspunkt har det efter vores vurdering og på basis af de opgjorte forudsætninger været tvivlsomt, om de facto-udlånet indenfor en kortere horisont kunne tilbagebetales til DSB henholdsvis DSB S-tog a/s. Vi har ikke i denne forbindelse vurderet størrelsen af den fornødne minimumslikviditet til afviklingen af den daglige drift i DSBFirst Øresund.
- Bortset fra en enkelt og relativt beskeden likvid overførsel den 25. marts 2009 har vi i vores stikprøvevise gennemgang af væsentlige enkelttransaktioner ikke identificeret kontante overførsler fra DSB henholdsvis DSB S-tog a/s til DSBFirst Øresund. De facto-udlånet fra DSB henholdsvis DSB S-tog a/s til DSBFirst Øresund må således vurderes at være opstået ved almindelig samhandel. Der har i perioden også været betydelige likvide beholdninger, hvilket umiddelbart indikerer, at der i DSB henholdsvis DSB S-tog a/s ikke har været bevidst fokus på ændringen i mellemregningens karakter før i løbet af 2010.

## 7 Analyse af realiserede pengestrømme

Vi har foretaget analyse af realiserede pengestrømme i forhold til pengestrømme i henhold til korrigeret tilbudsbudget. DSBFirst Øresund har i perioden 1. januar 2009 til 31. december 2010 realiseret pengestrømme væsentligt lavere end forventet (78 mio. kr. sammenholdt med 247 mio. kr.). Den primære årsag hertil er lavere driftsresultat end budgetteret samt højere binding i arbejdskapital end forudsat.

Herudover skal knyttes følgende kommentarer:

- Tilbudsbudgettets forudsætninger om pengebindinger i arbejdskapital, herunder at indtægter i al væsentlighed har likviditetseffekt i det regnskabsår, som de vedrører, har ikke kunnet realiseres. Dels modtages kontraktbetalinger i Danmark først i den efterfølgende måned, og dels har vi forstået, at pengebindinger i tilgodehavender bl.a. har sin baggrund i løbende uoverensstemmelser med trafik køber, hvilket har medført, at DSBFirst Øresund ikke har faktureret de fulde indtægtsførte beløb løbende, ligesom der ikke er modtaget fuld betaling af fakturerede beløb.
- De realiserede regnskabstal inkluderer aktivering og afskrivning af (såkaldte Life Cycle Cost - eftersyn med flerårig levetid). Finansieringen er primært sket via mellemregningen samt pengestrømme fra driften.
- Til finansiering af det lavere likviditetsoverskud fra driften samt den højere end forudsatte binding i arbejdskapital har det været nødvendigt at undlade at tilbagebetale eller nedbringe mellemregningerne med DSB, jf. analysen i afsnit 6.

## 8 Analyse af den fremskrevne økonomi

### 8.1 Metode

Vores analyse af den fremskrevne økonomi i DSBFirst Øresund tager udgangspunkt i DSB's interne opdaterede fremskrivninger af 6. maj 2011 for DSBFirst Øresund for perioden 2011 - 2017 (den maksimale løbetid for de indgåede kontrakter). Fremskrivningerne er opstillet af DSB under forudsætning af fortsat samdrift mellem DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB. Fremskrivningerne og vores analyse omfatter således ikke en vurdering af økonomien for de enkelte selskaber på stand alone-basis. Dette ville kræve en række operationelle tilpasninger af fremskrivninger omkring togdeling, personale m.v.

De udarbejdede fremskrivninger indeholder tre scenarier:

- **Scenarie 1**, der er en passiv fremskrivning af den nuværende drift.
- **Scenarie 2**, der indeholder den vægtede effekt af en række planlagte forbedringsinitiativer.
- **Scenarie 3**, der i tillæg til scenarie 2 endvidere indeholder en forhandlingsmæssig forhøjelse af de nuværende kontraktbetalinger fra den svenske trafikløber.

Vi har ikke analyseret eller vurderet scenarie 3, da det baserer sig på en forhandlingsmæssig løsning, som vi ikke har grundlag for at vurdere. Vores opgave har således fokus på at vurdere, hvorvidt der skabes økonomi ud fra de nuværende indgåede trafikkontrakter.

Der er en række grundlæggende forhold, der skal være til stede, for at DSBFirst Øresund skal kunne fortsætte sin drift, herunder skal der tilvejebringes en fremadrettet løsning omkring mulighederne for fortsat at tilføre nødvendig likviditet/kapital. Disse forhold er ikke omfattet af fremskrivningerne og således heller ikke af vores analyse.

### 8.2 Analyse af fremskrivninger og forudsætninger

I de af DSB fremlagte fremskrivninger realiseres for DSBFirst Øresund et akkumuleret underskud (EBIT) for perioden 2011 - 2017 på i alt 1.532 mio. kr. (løbende priser), såfremt der ikke foretages tiltag for at forbedre økonomien (scenarie 1).

DSB har i scenarie 2 udarbejdet et katalog med en række forbedringsinitiativer, og gennemføres de initiativer, som DSB umiddelbart anser som sandsynlige, forventer DSB, at økonomien i DSBFirst Øresund kan forbedres med i alt 1.076 mio. kr. (løbende priser) i perioden 2011 - 2017. Dette svarer til, at det akkumulerede underskud (EBIT) for perioden 2011 - 2017 reduceres til 456 mio. kr. før eventuelle forhandlingsmæssige ændringer til trafikkontrakterne.

Driften i DSBFirst Øresund er således væsentligt underskudsgivende, selv om det forudsættes, at de af DSB planlagte resultatforbedrende initiativer alle kan gennemføres. DSB har alene indregnet den økonomiske effekt af forbedringsinitiativer, der vurderes sandsynlige og kun med en vægtet andel ud fra denne sandsynlighedsvurdering.

Fremskrivningerne baserer sig på det realiserede perioderegnskab for 1. kvartal 2011, og eventuelle fejl heri påvirker derfor hele fremskrivningsperioden.

Det er vores vurdering, at forbedringen af EBIT for DSBFirst Øresund på 1.076 mio. kr. i løbende priser (2011 - 2017) baseret på den samlede pakke af initiativer er forbundet med be-

tydelig usikkerhed og risiko for manglende implementering. I vores vurdering indgår bl.a. følgende forhold:

- Der forelå ikke primo maj 2011 detaljerede handlingsplaner for implementering af forbedringsinitiativerne, der redegør for, at de kan implementeres på den relativt korte periode med begrænsede ressourcer.
- Gennemførelse af forbedringsinitiativerne kræver en betydelig ledelseskraft og fokuseret styring af DSBFirst Øresund. Dette skal ses i lyset af den nuværende ustabile situation for virksomheden og den hidtidige økonomiske styring. Udskiftningerne i chefgruppen vil i sagens natur også give en vis indkøringsperiode for den ny ledelse.
- Initiativerne indebærer betydelige effektivitetsforbedringer. Den tid, som svenske lokoførere og train managers forudsættes at bruge på andet end skinnetid (pauser, ventetid m.v.), er således eksempelvis forudsat ca. halvt så stor i 2017 som i 2011.

Der er tale om en relativt hurtig implementering af mange og væsentlige initiativer i en kriseramet virksomhed, hvorfor der vurderes at være betydelig risiko for ikke tilstrækkeligt hurtigt at kunne realisere alle forbedringsinitiativerne i perioden. Det er samlet vores vurdering, at de planlagte forbedringsinitiativer er forbundet med betydelig usikkerhed og risiko for manglende implementering, bl.a. under hensyntagen til den nuværende ustabile situation for virksomheden og den hidtidige økonomiske styring.

Det er i fremskrivningerne forudsat, at DSBFirst Øresund løbende kan få sit finansieringsbehov dækket af rentebærende gæld, som ultimo 2017 (step 5) udgør 742 mio. kr. DSBFirst Øresunds mulighed for at låne koncerneksternt uden garantier fra DSB må på nuværende tidspunkt anses for begrænsede, hvorfor der antages at være tale om finansiering fra DSB.

På basis af Kammeradvokatens notat af 13. april 2011 om visse statsstøtteretlige problemstillinger vedrørende DSB og DSBFirst Øresund er det tvivlsomt, om DSB kan finansiere et sådant beløb, henset til at beløbet på basis af de fremlagte fremskrivninger og forudsætninger i øvrigt efter stor sandsynlighed må anses for tabt, idet DSBFirst Øresunds aktiviteter som udgangspunkt ophører efter 2017.

Baseret på vores analyse er det vores sammenfattende vurdering, at der **ikke kan skabes balance i økonomien i DSBFirst Øresund**, med mindre der kan opnås yderligere og tilstrækkelig betaling fra trafikløberne og eventuelt kombineret med afkortning af kontraktperioden.

Vi har forstået, at det også er DSB's opfattelse, at DSBFirst Øresund kun er levedygtig under forudsætning af, at der kan opnås yderligere og tilstrækkelig betaling fra trafikløberne og eventuelt kombineret med afkortning af kontraktperioden.

Vi har ikke vurderet selskaberne i DSBFirst Øresund separat, da fremskrivningerne er udformet under forudsætning af samdrift.

### 8.3 Muligheder for yderligere tiltag

Der foreligger en række muligheder for, at DSBFirst Øresund kan foretage yderligere tiltag, som kan medføre, at (dele af) DSBFirst Øresund kan fortsætte driften (en del af fremskrivningsperioden).

Vi har ikke mulighed for at vurdere sandsynligheden for disse tiltag, da de forudsætter juridiske afgørelser, forhandlinger og ledelsesbeslutninger.







© 2011 KPMG Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, a Danish limited liability company and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative (KPMG International), a Swiss entity. All rights reserved.

The KPMG name, logo and 'cutting through complexity' are registered trademarks or trademarks of KPMG International.

