

## 113

**Trafikministeriet.** København, den 28. november 2000.

- a. Trafikministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at:
- DSB indgår kontrakt om levering af 6 Øresundstogsæt og 90 - 100 dieseltogsæt af en ny type til en samlet pris på maksimalt 5.327 mio. kr. inkl. moms, i 2000-priser med en prisregulering, jf. fortroligt bilag 1. Fortroligheden af bilag 1 ophæves ved indgåelse af kontrakt for de pågældende materielinvesteringer.
  - DSB gennemfører afledte investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter m.v. til de nye tog. Disse følgeomkostninger forventes at udgøre 275 mio. kr. inkl. moms i 2000-priser,
  - Trafikministeriet indgår en tillægskontrakt med DSB om udmøntningen af disse materielanskaffelser i henhold til finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999. I medfør af lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog a/s anmodes desuden om tilslutning til
    - at DSB og datterselskaber heraf kan etablere lån til finansiering af 6 Øresundstogsæt, 90 - 100 dieseltogsæt af en ny type og værkstedsinvesteringer i forbindelse med materielinvesteringen i dieseltogsættene af den nye type svarende til en projektlåneramme på 5.600 mio. kr.,
    - at staten garanterer for DSB's forpligtelser i forbindelse med optagelse af lån for maksimalt 5.600 mio. kr. til finansiering af disse investeringer, og
    - at DSB og datterselskaber heraf uafhængigt af materielinvesteringen kan etablere lån inden for en ramme – den såkaldte basislåneramme – på 400 mio. kr. frem til udgangen af år 2002. Forslaget medfører ikke udgifter i finansåret.

b. *Baggrund*

I forbindelse med omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed pr. 1. januar 1999 blev basisniveauet for DSB's materielanskaffelser fastlagt i DSB's 10-årsbudget for perioden 1999-2008, jf. akt. 249 af 11. juni 1999. I 10-årsbudgettet er bl.a. forudsat en udskiftning af DSB's nuværende røde vognmateriel med togsæt i 2005.

I henhold til finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 ("rammeaftalen") fik DSB mulighed for at anskaffe nyt fjernmateriel inden for en ramme af 1,1 mia. kr. ekskl. moms samt at fremrykke udskiftningen af det røde materiel, så leverancen af de første togsæt kunne begynde i 2003. Den fornødne kontraktbetaling til forrentning og afskrivning af disse investeringer er indarbejdet i trafikkontrakten mellem DSB og Trafikministeriet om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2000-2004 af 20. december 1999. I trafikkontrakten er det desuden forudsat, at ændringerne af kontraktens produktions- og resultatkrav som følge af materielanskaffelserne reguleres ved en efterfølgende tillægskontrakt til trafikkontrakten. Denne tillægskontrakt forudsættes indgået inden udgangen af 2000.

Regeringen, SF og Enhedslisten har efterfølgende tiltrådt en udmøntning af rammeaftalen, der omfatter såvel anskaffelsen af nyt materiel til fjerntrafikken som udskiftning af det røde materiel. I aftalen indgår, at DSB anskaffer materiel for 365 mio. kr. inkl. moms mere end forudsat i rammeaftalen. Denne merinvestering medfører ikke ændringer i kontraktbetalingen til DSB, idet meromkostninger til afskrivninger og renter i forbindelse med denne merinvestering dækkes via driftsøkonomien i den samlede udmøntning af rammeaftalen.

Det forudsættes, at udmøntningen af rammeaftalen kan ske indenfor rammerne af den nuværende infrastruktur, så udmøntningen ikke forudsætter infrastrukturinvesteringer ud over den reinvestering, der indgår i rammeaftalen.

### *Materielanskaffelse og tidsplan*

Som led i udmøntningen af rammeaftalen sigtes mod en køreplan, der med en produktionsudvidelse på ca. 25 pct. er mere effektiv end den nuværende køreplan. På denne baggrund forventes behovet for anskaffelse af nyt materiel at blive

- 6 Øresundstog (elektriske togsæt)
- 90 - 100 dieseltogsæt

Dieseltogsættene bliver formentlig 4-vogns togsæt med ca. 200 siddepladser og et komfortniveau svarende til IC3. Det forudsættes desuden, at et antal (15-20) af disse togsæt bygges til kørsel med op til 200 km/t og dermed vil være forberedt for en opgradering af dele af hovedstrækningen København-Århus til denne maksimalhastighed.

I henhold til DSB's forpligtelser jf. trafikkontrakten til at prioritere god tilgængelighed for personer med nedsat funktionsevne ved indkøb af nyt materiel udrustes dieseltogsættene med lavgulvssektion. Togsættene udrustes desuden, så der kan etableres niveaufri adgang til toget fra forskellige perronhøjder ved hjælp af ramper. I togene etableres plads til kørestolsbrugere med ledsager i passagermiljøet, dvs. udenfor det fleksareal, der forudsættes anvendt til cykler m.v. I togene etableres desuden handicaptoilet samt salgsmatemater for catering, der er tilgængelige for personer med nedsat funktionsevne.

DSB oplyser, at kontrakten med leverandøren af de nye dieseltogsæt opbygges, så leverandøren får ansvar for opfyldelse af materiellets funktionskrav, tekniske krav og normer samt LCC ("Life Cycle Cost"), dvs. en samlet opgørelse af anskaffelses- og driftsomkostninger. Det samme gælder ansvarsfordelingen vedrørende foreløbig overtagelse, endelig overtagelse af materiellet samt bøder og hæveret, som bl.a. indebærer, at leverandøren er ansvarlig for, at togsættene er testet, afprøvet og godkendt i Danmark. DSB er på den baggrund af den opfattelse, at der foreligger sikkerhed for, at togsættene kan overtages og sættes i drift inden for den tidsramme, der aftales med leverandøren, og uden meromkostninger for DSB i forhold til de her oplyste beløb.

Specielt bemærkes, at DSB har oplyst, at man er i dialog med Jernbanetilsynet så det sikres, at bestemmelserne om normgrundlag for brandsikring af materiellet i den kommende kontrakt kan forhåndsaccepteres af Jernbanetilsynet, inden kontrakten skrives under.

Filosofien i udmøntningen af rammeaftalen er at skaffe hyppige og direkte togforbindelser i fjerntrafikken. Der lægges derfor op til en anskaffelse af togsæt, der kan samles og deles undervejs, for løbende at kunne tilpasse materielindsatsen efter passagerefterspørgslen samt for at kunne etablere direkte tog til mange destinationer.

Der er foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske effekter ved at indsætte kurvestyrede tog på strækningen København-Århus. Analysen viser, at der ikke vil være en samfundsøkonomisk nettogevinst ved indsættelsen af kurvestyrede tog på denne strækning, idet de positive effekter ved de rejsetidsreduktioner, der opnås ved kurvestyring, modsvares af højere omkostninger til anskaffelse og vedligeholdelse af de kurvestyrede tog. Dieseltogsættene af den nye type forudsættes derfor ikke anskaffet med udrustning til kurvestyring.

DSB har haft to-etagers tog med i udbuddet af materielanskaffelsen. På baggrund af vurderingen af forholdet mellem pris og kvalitet i de indkommende tilbud forudsættes dieseltogsættene af den nye type ikke anskaffet som to-etagers tog.

Det endelige behov for togsæt afhænger af antallet af pladser pr. togsæt. Det endelige antal pladser pr. togsæt vil derfor kunne påvirke antallet af anskaffede togsæt.

Det endelige behov for togsæt vil desuden afhænge af den fremtidige tilrettelæggelse af togbetjeningen og udviklingen i antal passagerer. Materielinvesteringen vil samlet set ikke - uanset ændringer i antal og tilrettelæggelse - overstige den samlede ramme på 5,3 mia. kr. inkl. moms.

Anskaffelsen af de 6 Øresundstogsæt sker som udnyttelse af en option i kontrakten med Adtranz om de første Øresundstogsæt, som blev indgået på grundlag af et EU-udbud i 1996, jf. akt. 31 af 14. oktober 1997. Der er allerede indgået kontrakt om leverance af de 6 Øresunds-

togsæt med forbehold for bevilgende myndigheders godkendelse. De 6 togsæt forventes leveret i 2002.

DSB har bragt leverancen af dieseltogsæt i EU-udbud i 1999 som et udbud om leverance af i alt 60 togsæt med option på yderligere op til 90 togsæt svarende til en leverance plus en option på i alt 150 togsæt. Der er modtaget tilbud fra 5 leverandører, og ultimo november pågår forhandlinger med 3 leverandører. Der sigtes mod kontraktindgåelse ultimo 2000. Leverance af de første 1-2 togsæt vil dermed tidligst kunne forventes ved udgangen af 2002. Resten af dieseltogsættene forventes leveret over perioden 2003-2005 med relativt få tog i begyndelsen og en høj frekvens i slutningen af leverancen. Den endelige leveringstakt vil bl.a. afhænge af leverandørens kapacitet og vil først være kendt ved indgåelse af kontrakten.

De første køreplansforbedringer i forbindelse med udmøntningen af rammeaftalen forventes at ske medio 2001 baseret på en ændret anvendelse af DSB's nuværende materiel samt den fortsatte levering af Øresundstog. Der forudsættes desuden en køreplansforbedring ultimo 2002. Det påregnes, at de første køreplansændringer baseret på det nye materiel kan ske primo 2004, og udmøntningen forventes fuldt implementeret primo 2006.

Det må forventes, at der inkl. Øresundstog kun vil være leveret i alt ca. 20 nye togsæt til indsættelse primo 2004. På denne baggrund undersøger DSB mulighederne for hurtigere forbedringer gennem en midlertidig indlejning af moderne materiel, som sker inden for rammerne af DSB's nuværende kontraktbetaling. Materiellet tænkes indsat i stedet for rødt materiel og vil således ikke medføre en produktionsudvidelse.

#### *Økonomiske konsekvenser*

Investeringen i de nye togsæt inkl. indbygning af ATC og med tilhørende værksteds- og klargøringsfaciliteter udgør en samlet investering på 5.602 mio. kr.

For Øresundstogene er der tale om en endelig pris, idet der er indgået kontrakt med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse. Den samlede pris for Øresundstogene er 347 mio. kr. inkl. moms svarende til en pris pr. togsæt på ca. 58 mio. kr.

For dieseltogsættene af den nye type forudsættes en samlet investering på maksimalt 4.980 mio. kr. inkl. indbygning af ATC og ekskl. ændringer som følge af prisreguleringer og eventuel valutaudsving.

Ved store kontrakter, hvor produktionsperioden strækker sig over en årrække, er det almindeligt, at dele prisen op i en basispris og en prisregulering, jf. for eksempel aktstykke nr. 181 af 18. marts 1997 om anskaffelse af 112 nye S-tog. Spørgsmålet om prisregulering er beskrevet i fortroligt bilag 1.

Investering i værkstedsfaciliteter er på basis af omløbsplaner vurderet til 275 mio. kr. Der er på nuværende tidspunkt ikke udarbejdet en plan for specifikke lokaliteter, ligesom en egentlig projektering bl.a. afventer en afklaring af udformning af nye tog.

I DSB's trafikkontrakt for 2000-2004 indgår betaling til afskrivning og renter på samlede investeringer på 5.238 mio. kr. ved en levetid på 20 år og en rente på 5 pct. Denne kontraktbetaling er vist i tabel 1.

*Tabel 1. Betaling til afskrivning og renter på nyt materiel jf. DSB's trafikkontrakt.*

mio. kr., PL2000	2000	2001	2002	2003	2004
Kontrakt i alt (5 pct. rente)	8	61	142	206	284

Nu regnes med en rente på 6 pct. i stedet for de 5 pct. Satsen på 6 pct. afspejler det aktuelle renteniveau ud fra en afvejning mellem korte og lange lån. Forward-renterne, som umiddelbart udtrykker de finansielle markeders forventning til de fremtidige renter, ligger i øjeblikket ved en 50/50 afvejning af korte og lange renter indenfor budgetrenten på 6 pct.

Investeringsprisen er endvidere 364 mio. kr. højere end forudsat i trafikkontrakten. Sammen med rentestigningen fra 5 pct. til 6 pct. indebærer dette en årlig stigning i afskrivninger og renter på ca. 96 mio. kr. Denne meromkostning dækkes imidlertid af DSB via den positive driftsøkonomi i den samlede produktionsudvidelse efter fuld implementering, dvs. uden at statens udgifter til trafik køb øges.

### *Indtægter*

DSB's vurdering af indtægtseffekten er baseret på en reduktion i rejsetider og en forøgelse af frekvenser, som giver togproduktet øget tiltrækningskraft overfor kunderne. Dette medfører en skønnet indtægtsforbedring, der gradvis over nogle år, når ændringerne er slået igennem, skønnes at andrage 285 mio. kr. årligt. Opgørelsen er forbundet med en vis usikkerhed. Der er derfor ikke indregnet eventuelle indtægtsforbedringer som følge af selve fornyelsen af det anvendte materiel.

Der er foretaget en specifik vurdering på de største relationer i øst-vest trafikken og de lange rejser internt i Jylland og på Fyn. Vurderingen er foretaget på baggrund af de trafikale forbedringer i rejsetid og frekvens mellem den nuværende køreplan og køreplanen efter udmøntningen af rammeaftalen, idet forbedringerne med hensyn til rejsetid og frekvens er omsat til vækst i afsætningen af rejser på baggrund af den erfaringsmæssige sammenhæng mellem henholdsvis ændringer i rejsetid og frekvens og ændringer i efterspørgsel (elasticiteter). Hovedvægten af den samlede indtægtsforbedring ligger på fjernrejser.

Sammenlignet med billetindtægterne i budget 2000 svarer den skønnede indtægtsstigning til en stigning på 14 pct. i 2007, når forbedringerne er fuldt implementeret.

### *Omkostninger*

I kraft af den udbredte anvendelse af togsæt opnås et mere intensivt trafikmønster, uden at produktionsomkostningerne øges tilsvarende, fordi togene til gengæld hver især bliver mindre. I kraft af en stor produktionsudvidelse skabes mulighed for at sænke enhedsomkostningerne, og i kraft af en samlet produktionsmæssig optimering på tværs af de forskellige trafiksystemer opnås synergier. På den baggrund er der ved opgørelsen af meromkostninger indregnet en betydelig effektivisering.

Ved beregningen af meromkostningerne til *klargøring og vedligehold* er det forudsat, at produktionsudvidelsen kun medfører merudgifter til DSB's variable produktionsomkostninger. Der forudsættes således ikke at ske udvidelser på DSB's faste omkostninger (overheadomkostninger). Hertil kommer, at der med den nye type dieseltogsæt opnås en yderligere effektivisering.

*Energiforbruget* er opgjort proportionalt i forhold til kørte sætkilometer for de enkelte togtyper, mens meromkostninger til *lokomotivførere* er beregnet på basis af en konkret vurdering af de foreløbige materielomløbsplaner. Med en effektiv køreplan med korte vendetider opnås et lokomotivførermerforbrug, der procentvis er væsentligt mindre end svarende til produktionsudvidelsen.

*Togpersonale og catering* i fjerntrafikken er regnet proportionalt med passagerstigningen, således at ressourceforbruget pr. passager til at servicere nye passagerer ikke overstiger forbruget pr. passager til de nuværende passagerer.

I *salgsomkostninger* indgår forholdsmæssig provision til eksterne salgskanaler, videreafregning af indtægtsandel til de lokale trafikselskaber i bus/tog samarbejdet samt DSB's egne salgsmarkedsomkostninger.

Der er indregnet øgede *baneafgifter* på i alt 34 mio. kr. samt moms heraf på 8 mio. kr. I beregningerne er forudsat, at DSB får kontraktbetaling for den del af omkostningerne til baneafgifter, der ligger ud over en afgift på 3,28 kr./km (2000-niveau) svarende til det i DSB's kontrakt om offentlig service trafik anvendte skøn for Banestyrelsens meromkostning til drift

og vedligeholdelse af banenettet ved en udvidelse af togtrafikken. Den øgede kontraktbetaling er dog neutral for statskassen, idet DSB's udgifter hertil modsvarer af øgede indtægter som følge af baneafgifterne.

Endelig indgår 10 mio. kr. i moms vedr. DSB's øvrige eksterne omkostninger. De samlede omkostninger til moms udgør hermed 18 mio. kr.

Alt i alt kan DSB's meromkostninger ved produktionsudvidelsen opgøres til 215 mio. kr. årligt, når virkningerne har sat sig fuldt igennem.

*Tabel 2. Påvirkning af driftsresultat ved fuld implementering.*

mio. kr. PL2000	pr. år
Merindtægter	285
Meromkostninger:	215
	70
Afskrivning og renter, merinvestering og rentestigning	96
Driftsresultat	-26

Tabel 2 viser, at med merindtægter på 285 mio. kr. og samlede meromkostninger på 215 mio. kr. fås et overskud på driftsoplægget inden afskrivning og renter på 70 mio. kr. Resultatet af trafikudvidelsen efter indregning af afskrivninger og renter samt den hidtil forudsatte kontraktbetaling til delvis dækning heraf fås et samlet resultat på -26 mio. kr. Dette beløb ligger inden for usikkerheden af den slags beregninger og den samlede vurdering er derfor, at driftsøkonomien balancerer efter fuld implementering.

Merindtægten på 285 mio. kr. jf. tabel 2 tilvejebringes af DSB's samlede materielinvestering på 5,6 mia. kr. DSB afholder som anført i tabel 2 en årlig omkostning på 96 mio. kr. til forrentning og afskrivning af denne investering, mens den resterende omkostning til forrentning og afskrivning afholdes via statens kontraktbetaling til DSB. Tabel 3 viser den gennemsnitlige, budgetterede kontraktbetaling samt omkostningerne til forrentning og afskrivning af materielinvesteringen i de første år efter fuld implementering af driftsoplægget.

*Tabel 3. Finansiering af forrentning og afskrivning i det samlede driftsoplæg efter fuld implementering*

	2007	2008	2009	Gns. 07-09
Budgetteret kontraktbetaling til materiel-anskaffelse	464	448	433	448
Forrentning og afskrivning af materielanskaffelse	566	544	523	544
DSB's meromkostning	-102	-96	-90	-96

Trafikudvidelsen gennemføres i etaper i sammenhæng med leverancen af nyt materiel. Påvirkningen af DSB's økonomi indtil fuld implementering er stort set neutral over perioden. Tabel 4 viser en prognose over den samlede påvirkning af DSB's resultat i perioden 2000-2009 ved udmøntningen af rammeaftalen. Prognosen er baseret på en foreløbig plan for levering af det nye materiel. Den endelige plan vil først være kendt, når kontrakten med leverandøren er underskrevet. Det er desuden forudsat, at der lejes i størrelsesordenen 30 vogne til delvis erstatning for DSB's røde regionaltogsmateriel i perioden fra 2001 til 2004. Der er endnu ikke indgået endelig aftale om et sådant lejemål.

Tabel 4. Påvirkning af DSB's resultat 2000-2009 ved udmøntning af rammeaftalen

Mio. kr. 2000 PL	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kontraktbetaling til materielan-skaffelse	8	61	142	206	284	462	481	464	448	433
Indsving billetindtægter			6	19	36	105	229	285	285	285
Indsving omkostninger			-12	-14	-47	-119	-205	-215	-215	-215
Afskrivning og renter, materielanskaffelse		-18	-40	-90	-263	-484	-588	-566	-544	-523
Leje af materiel		-32	-64	-64	-64	-32				
Påvirkning af DSB's driftsresultat	8	11	32	57	-54	-68	-83	-32	-26	-20

Tabel 4 viser, at udmøntningen af rammeaftalen i perioden frem til 2003 vil have en positiv nettoeffekt på DSB's resultat. Herefter opstår en negativ nettopåvirkning, som aftager i takt med indsvinget i billetindtægterne og de løbende reduktioner i renteomkostningerne ved den årlige nedskrivning af lånerammen.

Alt i alt gennemføres der ikke en udvidelse af det kontraktbeløb, DSB modtager som led i kontrakten om offentlig service trafik.

#### Ny projektlåneramme

Finansiering af de ovenfor nævnte investeringer forventes tilvejebragt ved optagelse af lån på de internationale kapitalmarkeder, herunder bl.a. fra Den Europæiske Investeringsbank. Lånene optages i takt med, at finansieringsbehovet for de enkelte investeringer opstår. I tabel 5 er vist den årlige opskrivning af lånerammen til finansiering af investeringen i trafikudvidelsen, den årlige nedskrivning af lånerammen som følge af afdrag samt profilen for den nye låneramme.

DSB koncernens soliditet forventes efter investeringsudvidelsen fortsat at ligge over 30 pct. som var målsætningen i 10 årsbudgettet jf. også bemærkningerne til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog a/s.

Tabel 5 viser, at den nye låneramme vil udgøre 5,6 mia. kr. Beløbet fremkommer ved at tillægge finansieringsbehovet i 2005 på 1.623 mio. kr. med restgælden ultimo 2004 på 3.990 mio. kr. Beløbene er fremhævet i tabel 5.

Tabel 5. Profil på ny projektlåneramme til materielanskaffelse jf. rammeaftalen

mio. kr. løbende priser År	Årlig opskrivning af låne- ramme	Årlig nedskrivning af låne- ramme	Profil for låneramme Restgæld ultimo året
2000	55	-	55
2001	1.035	-	1.090
2002	521	33	1.579
2003	982	93	2.468
2004	1.771	249	<b>3.990</b>
2005	<b>1.623</b>	399	5.214
2006	-	399	4.815
2007	-	399	4.415
2008	-	399	4.016
2009	-	399	3.617
2010	-	399	3.218
2011	-	399	2.819
2012	-	399	2.420
2013	-	399	2.021
2014	-	399	1.622
2015	-	399	1.222
2016	-	399	823
2017	-	367	457
2018	-	307	150
2019	-	150	0
2020	-	-	0
Sum	5.987	5.987	

Note: Lånerammen udgør 5.613 mio. kr. svarende til finansieringsbehovet i 2005 tillagt restgælden ultimo 2004. Beløbene er fremhævet i tabellen.

I medfør af § 12 i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog a/s kan trafikministeren på statens vegne efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskab har overført leverandører og långivere i forbindelse med investeringer, som overstiger 100 mio. kr.

Der ansøges således om, at trafikministeren bemyndiges til på statens vegne at kunne garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber påtager sig i forbindelse med finansiering af ovennævnte investeringer. Garantien kan omfatte lånoptagelse og andre sædvanlige finansielle transaktioner i tilknytning til den af statsgarantien omfattende finansiering, herunder swapaftaler.

DSB's finansielle transaktioner, inkl. lånoptagelsen med statsgaranti, skal ske inden for rammerne af den til enhver tid gældende aftale mellem Finansministeriet og Nationalbanken om retningslinierne for statsgaranterede enheders lånoptagelse. Statsgarantien for den nye låneramme vil maksimalt udgøre 5,6 mia. kr. (i år 2005).

Statsgarantierne ydes i takt med optagelse af lån under den samlede låneramme. Summen af de ydede statsgarantier nedskrives i takt med nedskrivningen af den samlede låneramme. Der vil i henhold til lov nr. 1080 af 22. december 1993 om provision af visse lån optaget med statsgaranti blive betalt garantiprovision på 0,15 pct. af lånegarantien for de lån, der optages af DSB, hvor der udstedes statsgaranti.

#### Samlet projektlåneramme

I loven om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog a/s er det anført, at DSB optager lån inden for et sæt af individuelle projektlånerammer knyttet til store inve-

steringsprojekter. Med henblik på at give DSB mulighed for at opnå de bedst mulige lånevilkår er der i henhold til akt. 161 af 21. april 1999 etableret en samlet projektlåneramme, inden for hvilken DSB får frihed til at sammensætte finansieringen med de nedenfor nævnte begrænsninger.

Den samlede låneramme opgøres som summen af de individuelle projektudgifter og fastlægges med udgangspunkt i profilen for et 15-årigt serielån, begyndende fra det enkelte aktivs anskaffelsesår. Efter ibrugtagning af det enkelte aktiv (det enkelte togsæt, værksted m.v.) nedskrives den samlede låneramme årligt med et beløb svarende til en 1/15 af det pågældende aktivs anskaffelsespris. Med denne model er tilstræbt sammenhæng mellem afskrivningerne på aktiverne og nedskrivning af lånerammen.

Profilen for DSB's samlede projektlåneramme er vist i tabel 6. Projektlånerammen i tabel 6 omfatter:

1. lån med statsgaranti på maksimalt 9,4 mia. kr. (i 2005) til 17 Øresundstogsæt, 13 EG-lokomotiver, 112 S-tog og et nyt klargøringscenter i Kastrup jf. akt. 161 af 6. april 1999,
2. lån (uden statsgaranti) til udbygning af kombiterminalen i Taulov jf. akt. 248 af 11. juni 1999 og
3. lån med statsgaranti på maksimalt 5,6 mia. kr. (i 2005) til DSB's materielanskaffelser i medfør af rammeaftalen jf. dette aktstykke.

Den samlede maksimale statsgaranti vil således udgøre 15 mia. kr. (i 2005).

*Tabel 6. Profil for DSB's samlede projektlåneramme*

Mio. kr., løbende priser År	Tidligere projektlåneramme	Projektlåneramme i alt	Heraf projektlåneramme uden statsgaranti
2000	3.521	3.576	106
2001	5.108	6.198	98
2002	6.329	7.908	90
2003	7.499	9.967	83
2004	8.398	12.388	75
2005	8.666	13.880	68
2006	7.930	12.745	60
2007	7.138	11.553	53
2008	6.344	10.360	45
2009	5.551	9.168	38
2010	4.757	7.975	30
2011	3.964	6.783	23
2012	3.171	5.591	15
2013	2.378	4.399	8
2014	1.625	3.247	
2015	1.063	2.285	
2016	624	1.447	
2017	300	757	
2018	90	240	
2019	0	0	

#### *Basislåneramme*

I henhold til lov nr. 485 af 1. juli 1998 § 12 er DSB's låneramme opdelt i en ramme for driftskredit, projektlånerammer samt en basislåneramme, som ikke er omfattet af statsgaranti. Lånerammen for driftskredit er godkendt af Finansudvalget ved akt. 90 af 9. december 1998, og Finansudvalget har som beskrevet herover godkendt projektlånerammer og statsgaranti for en række specifikke projekter, samt godkendt en projektlåneramme til DSB's udbygning af



kombiterminalen i Taulov. Basislånerammen for 1999 og 2000 er godkendt ved akt. 249 af 24. juni 1999.

Basislånerammen fastlægges i henhold til lov nr. 485 af 1. juli 1998 § 12 hvert andet år ved forelæggelse for Finansudvalget. Basislånerammen for 2001 og 2002 er en videreførelse af basislånerammen for 1999 og 2000 og skal godkendes ved forelæggelse for Finansudvalget på baggrund af en af virksomheden udarbejdet investerings- og finansieringsplan. Investerings- og finansieringsplanen for 2001 og 2002 skal således godtgøre, at det ansøgte lånebehov er til stede.

Udgangspunktet er investeringsplanen, der lå til grund for DSB-koncernens 10-årsbudget, jf. bilag 2 til akt. 161 af 21. april 1999. Lånebehovet primo 2001 er jf. tabel 7 det prognosticerede lånebehov ultimo 2000. Der er således taget højde for salg af DSB Stykgods samt den generelt bedre likviditetsudvikling i 1999 og 2000 som følge af det forbedrede økonomiske resultat i forhold til 10-årsbudgettet jf. akt. 249 af 11. juni 1999. Endvidere er medtaget udskudte udgifter dækket af hensættelser og aktivreguleringer af bygninger m.v., som i 10-årsbudgettet var forudsat afholdt i 1999 og 2000.

Tabel 7. DSB-koncernens finansieringsbehov i år 2001 og 2002 (akkumuleret)

mio. kr. i løbende priser	2000	2001	2002
Finansieringsbehov jf. 10 årsbudgettet 1)	1.300	3.003	3.988
Finansieringsbehov fra stiftertilgodehavende	1.200	1.800	2.400
Merkontraktbetaling til materielanskaffelse	-8	-70	-218
Driftskonsekvenser ifm. materielanskaffelsen ekskl. afskrivninger		33	104
6 yderligere Øresundstogsæt	55	68	345
Dieseltogsæt af ny type		1.022	1.159
Værksteder til dieseltogsæt af ny type			107
Udskudte udgifter til hensættelser og aktivregulering af bygninger m.v.		500	500
Reducerede investeringer som følge af Stykgodssalget	-24	-56	-79
<b>Finansieringsbehov i alt</b>	<b>2.523</b>	<b>6.300</b>	<b>8.308</b>
Projektlånerammer jf. akt. 161 og akt. 248		- 5.108	6.329
Nye projektlånerammer til 6 ØR og D4		- 1.090	1.579
<b>Projektlånerammer i alt</b>		<b>- 6.198</b>	<b>7.908</b>
<b>Finansieringsbehov under basislåneramme</b>		<b>102</b>	<b>400</b>

1) Finansieringsbehovet ultimo år 2000, som i 10 årsbudgettet udgjorde ca. 5 mia. kr. er ajourført som følge af den positive driftsøkonomiske udvikling i DSB samt de driftsmæssige konsekvenser af salget af DSB Stykgods.

Finansieringsbehovet ultimo år 2000 i tabel 7 er ajourført i forhold til 10 årsbudgettet som følge af den positive driftsøkonomiske udvikling i DSB. Således er driftsresultatet fra 1. halvår 2000 på 629 mio. kr. før skat indregnet samt et prognosticeret overskud for hele år 2000 på 800 mio. kr. De driftsmæssige konsekvenser vedrørende salg af DSB Stykgods er ligeledes indregnet i det ajourførte finansieringsbehov ultimo år 2000.

Lånebehovet er øget med likviditetstrækket ved materiel- og værkstedsinvesteringerne jf. ovenfor. Endvidere er investeringsomfanget reduceret som følge af salg af DSB Stykgods jf. fortroligt akt. E af 6. juni 2000.

I tabel 7 er opregnet det lånebehov for 2001 og 2002, som skal dækkes under basislånerammen. Der gives ikke statsgaranti til lån under basislånerammen.

Samlet er der tale om et fremmedfinansieringsbehov på ca. 8,3 mia. kr. frem til udgangen af år 2002. Heraf forventes 7,9 mia. kr. finansieret under projektlånerammer, jf. ovenfor. DSB har således behov for en basislåneramme på i alt 400 mio. kr. i perioden frem til ultimo 2002.

Basislånerammen for 1999 og 2000 er på 1.607 mio. kr. Basislånerammen for 2001 og 2002 på 400 mio. kr. er således en reduktion i forhold til basislånerammen for 1999 og 2000 på 1.207 mio. kr. Denne reduktion skyldes den forbedrede resultats- og likviditetsudvikling i DSB.

Det forventes, at DSB's behov for en basislåneramme fortsat vil være til stede i de efterfølgende år. Afhængigt af markedsforholdene vil DSB, for at begrænse refinansieringsrisikoen mest muligt, derfor optage lån under basislåneramme med en løbetid, som rækker ud over år 2002.

- c. Finansudvalgets tilslutning søges i henhold til lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog a/s, hvoraf det fremgår, at investeringer over 100 mio. kr. og rammer for optagelse af lån til disse investeringer skal forelægges Finansudvalget. Endvidere skal DSB's basislåneramme i henhold til samme lov fastsættes af finansudvalget hvert andet år. Der søges om Finansudvalgets tilslutning nu, så leverance af Øresundstogsæt kan ske i 2002 og leverance af nye dieseltogsæt kan påbegyndes i 2003.

- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at DSB indgår kontrakt om levering af henholdsvis 6 Øresundstogsæt og 90 - 100 dieseltogsæt til en samlet pris på maksimalt 5.327 mio. kr. inkl. moms med en prisregulering jf. fortroligt bilag 1. Endvidere anmodes om tilslutning til, at DSB igangsætter afledte investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter m.v. Folgeomkostningerne forventes at udgøre 275 mio. kr. inkl. moms. Desuden anmodes om tilslutning til, at Trafikministeriet indgår tillægskontrakt med DSB om udmøntningen af disse materielanskaffelser i henhold til rammeaftalen.

Der anmodes om tilslutning til, at DSB og datterselskaber heraf kan etablere lån til finansiering af 6 Øresundstogsæt, 90 -100 dieseltogsæt og værkstedsinvesteringer i forbindelse med materielinvesteringen i de 90 - 100 dieseltogsæt.

Der anmodes om tilslutning til, at staten garanterer for DSB's forpligtelser i forbindelse med optagelse af lån for maksimalt 5,6 mia. kr. til finansiering af disse investeringer

Endelig anmodes om tilslutning til, at DSB og datterselskaber heraf kan indgå aftale med långivere om etablering af lån inden for en ramme – den såkaldte basislåneramme – på 400 mio. kr. frem til udgangen af år 2002.

På baggrund af ovenstående anmodes desuden om tilslutning til, at tekstanmærkning nr. 9 Ad 28.61.01 under Dispositionsrammer mv. ændres til:

Trafikministeren bemyndiges til at stille garanti for DSB's og dets datterselskabers optagelse af lån til finansiering af Øresundstogsæt, tosystems godslokomotiver, S-tog, dieseltogsæt af en ny type og afledte investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter samt klargøringscenter Kastrup. Garantien kan omfatte låneoptagelse og andre sædvanlige finansielle transaktioner i tilknytning til den af statsgarantien omfattede finansiering. Statens hæftelse begrænses til maksimalt 15 mia. kr. (i 2005).

- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

JACOB BUKSTI

/ Michael Birch

Til Finansudvalget.