

Politiken, april 2009

## **Staten har malket DSB for milliarder**

**Mens billetpriserne er eksploderet, har staten drænet DSB for milliarder i årevis.**

*Af Michael Lund*

Sådan lyder kritikken fra HK og AErådet, det tidligere Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, der har undersøgt, hvor meget den danske stat som eneaktionær i DSB har trukket ud af DSB i form af udbytte de sidste ti år.

### **En halv milliard kroner om året hives ud**

Undersøgelsen viser, at staten siden 1999 har hevet i gennemsnit en halv milliard kroner ud af DSB hvert år – mindst i 2001, hvor udbyttet lød på 103 millioner kroner, og mest i 2005, hvor staten tjente hele 895 millioner kroner på jernbanevirksomheden.

I alt et samlet udbytte på 5,19 milliarder kroner – og det er alt, alt for meget, mener man i fagforbundet HK Trafik & Jernbane.

»Politikerne med transportminister Lars Barfoed (K) i spidsen siger, at de vil have flere passagerer over i togene, blandt andet til gavn for miljøet. Men de seneste ti år har man ikke lavet andet end at hive milliarder af kroner ud af DSB. Det må der laves om på, hvis der skal være vægt bag ordene«, siger Andreas Hasle, formand for HK Trafik & Jernbane.

### **Billetpriser var tidligere på lavere niveau**

»De fem milliarder kunne være gået til et højere serviceniveau og mere personale på stationer, i billetsalg, i kiosker og i tog. Og ikke mindst billetpriser på et langt lavere niveau, end vi har i dag. Ting, der ville have givet flere kunder til den kollektive trafik. I stedet har vi oplevet det modsatte: Højere priser, lavere kvalitet og færre passagerer«, siger Andreas Hasle.

AE-rådets gennemgang af DSB's årsregnskaber viser, at statens udbytte eksploderede i form af en seksdobling fra 2001 til 2002 – mere præcis fra 103 til 610 millioner kroner. Siden steg beløbene frem til 2005 og er siden faldet igen.

### **Langt fra almindelig praksis**

I flere af årene var udbytte rent faktisk større end DSB's overskud. Man drænedes altså virksomheden for mere kapital, end den tjente, hvilket fik som konsekvens, at DSB's egenkapital ligefrem skrumpede i årene 2004, 2005 og 2006 – selv om DSB altså tjente masser af penge.

»Det er langt fra almindelig praksis, at ejerne af en virksomhed henter mere end 100 procent som udbytte. Det viser, at Transportministeriet har brugt DSB som regulær 'malkemaskine' efter 2002, hvor der er blevet skruet voldsomt op for udbytte«, siger Martin Madsen, der er chefanalytiker i AE-rådet.

Regeringen har ellers flere gange brøstet sig af, at man har styrket jernbanetrafikken ved at tilføre flere midler til Banedanmark, der står for infrastrukturen på skinnenettet.

Penge, der er gået til at reparere de skrantende skinner, der flere steder for længst har overskredet sidste holdbarhedsdato.

### **Minister afviser kritik**

Transportminister Lars Barfoed fastholder over for Politiken, at jernbanen ikke bliver udsultet:

»Midlerne til Banedanmark og investeringerne i skinnenettet kommer jo også DSB og deres passagerer til gode. Det betyder færre forsinkelser og en mere sikker jernbane. Så man kan ikke sige, at vi nedprioriterer jernbanen«, siger han.

Men det argument køber Martin Madsen ikke:

»Midlerne, der er tilført jernbanetrafikken, er i høj grad trukket ud igen via udbytter fra DSB. Man har brugt rationaliseringer i DSB til at finansiere nedslidte skinner, mens det i høj grad har været en gratis omgang for staten«, siger Martin Madsen fra AE-rådet.

### **Henviser til bredt flertal bag ny trafikplan**

Lars Barfoed henviser også til, at regeringen og et bredt flertal i Folketinget i januar vedtog en ny trafikplan, hvor der blev sat betydelige midler af til den kollektive transport – herunder jernbanen:

»Med trafikforliget tilfører vi 60 milliarder kroner til den kollektive trafik – og en stor del går til jernbanen. Dermed investerer vi samlet set mere i jernbanen, end DSB betaler i udbytte. Desuden skal man huske, at vi i den nuværende kontrakt med DSB (der løber fra 2005 til 2014, red.) betaler DSB penge for at udvide deres aktiviteter og køre flere kilometer. Vi betaler altså ekstra for, at togtrafikken øges med 26 procent, og det er vel ikke et udtryk for nedprioritering«, siger ministeren.

### **Professor undrer sig**

Professor og ekspert i offentlige virksomheder Carsten Greve fra Handelshøjskolen i København, CBS, undrer sig over, at der er trukket så store beløb ud af DSB.

»Hvis man fra politisk side har en ambition om at udvikle DSB som virksomhed og eventuelt ekspandere aktiviteterne, ja så må man jo bakke det op med nogle midler. Her ser det ud til, at man i stedet i en årrække har hevet penge ud af selskabet. Måske har man så styrket infrastrukturen gennem midler til Banedanmark, men det hjælper isoleret set ikke DSB. Her kunne man have valgt at brug overskuddet på at konsolidere DSB«, siger han.

Mens den generelle prisudvikling siden 2000 er steget med 14 procent, er priserne på den kollektive trafik samtidig steget 45 procent. DSB har i samme periode oplevet, at rettidigheden er faldet: Færre tog kører ganske enkelt til tiden i dag end for ti år siden.