

Statsrevisorerne  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 23 . oktober 2015  
J. nr. 2015-1156

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

## **Ministerredegørelse vedrørende Statsrevisorernes beretning nr. 18/2014 om staten som selskabsejer**

Rigsrevisionen har d. 24. juni 2015 afgivet beretning om staten som selskabsejer.

Jeg vil i det følgende redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, som den har givet Transport- og Bygningsministeriet anledning til.

Kopi af dette brev er sendt til Rigsrevisionen.

Ministeriet er omfattet af beretningen på grund af ejerskabet til Naviar SOV, DSB SOV og Sund & Bælt Holdning A/S.

Generelt har Statsrevisorerne i deres bemærkninger til beretningen anført, at alle ministerier bør arbejde med at forbedre dele af deres styring og tilsynet.

Det anbefales desuden i beretningen, at ministerierne præciserer de styringsmæssige rammer for datterselskaberne, ikke mindst hvis disse varetager samfundsmæssige opgaver eller kan få væsentlig økonomisk betydning for moderselskabet.

Vedrørende datterselskaber kan jeg oplyse, at ministeriet er i færd med at gennemgå vedtægterne for de tre omhandlede virksomheder. I de tilfælde hvor det ikke tydeligt fremgår, at ministeren skal orienteres, inden der eventuelt træffes beslutning om at sælge datterselskaber med samfundsmæssige opgaver, vil dette blive præciseret. Ministeren kan i givet fald kræve sagen forelagt til godkendelse på generalforsamlingen/virksomhedsmødet.

Derudover fremhæver Rigsrevisionen følgende vedrørende selskaber og virksomheder på Transport- og Bygningsministeriets område:

1. Ifølge Rigsrevisionen har ministeriet for Naviair og Sund & Bælt ikke opstillet eller sikret, at bestyrelserne har konkretiseret mål for omkostningseffektiviteten i selskaberne. Det tilføjes i beretningen, at ministeriet dog er i dialog med bestyrelserne for Naviair og Sund & Bælt om fremtidige mål.



2. Ministeren har adgang til at give instrukser til Sund & Bælt. Rigsrevisionens undersøgelse viser, at det ikke er nærmere præciseret, hvordan ministerens generelle adgang skal praktiseres, og hvilke konsekvenser det har for fordelingen af ansvar mellem ministeren og selskabets bestyrelse.
3. Rigsrevisionen er af den opfattelse vedrørende Sund & Bælt, at der ikke er ført et tilsyn, der er målrettet selskabets forretningsmæssige mål/vilkår.

*Ad 1)* Som nævnt i beretningen er ministeriet i dialog med Naviair og Sund & Bælt o.a. vedrørende bl.a. økonomiske mål. Disse vil blive fastlagt i et såkaldt styringsdokument, som i henhold til Statens Ejerskabspolitik fra april 2015 skal udarbejdes for alle statens virksomheder.

Det skal tilføjes, at der vedrørende Sund & Bælt allerede er truffet beslutning om iværksættelse af budgetanalyser, der bl.a. tager sigte på at forbedre selskabets omkostningseffektivitet. Dertil kommer klare mål for tilbagebetaling af selskabets gæld samt genetablering af egenkapital.

Der er desuden fastlagt en udbyttepolitik for Sund & Bælt. Det er således forudsat, at Sund & Bælt Holding A/S ved udbyttebetaling medfinansierer den politiske aftale "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009, hvorfor selskabet frem til regnskabsåret 2022 udlodder udbytte til staten på i alt 9,0 mia. kr. (2008 priser).

M.h.t. Naviair er der opstillet et paradigme for måling af virksomhedens effektivitet. Der er mellem ministeriet og Naviair enighed om løbende at have fokus på følgende faktorer som grundlag for en vurdering af virksomhedens omkostnings- og effektivitetsudvikling: antal operationer (flykontrol), antal ansatte, prisudvikling (takster) og driftsresultatet. Når disse faktorer holdes sammen, viser det en virksomhed i en sund udvikling.

Desuden skal Naviair leve op til en såkaldt performance plan, som indebærer krav til produktivitet m.v., og som Trafik- og Byggestyrelsen løbende følger op på. Denne performance plan er en følge af EU-regulering.

*Ad 2)* Ministeriet har kun kunnet finde et enkelt eksempel på anvendelse af instruks til Sund & Bælt. Instruksen vedrører Femern Bælt-anlægsprojektet og er dateret 28. april 2015. En kopi af instruksen vedhæftes. Som det fremgår, har instruksen baggrund i en beslutning i forligskredsen om, at selskabet – til trods for at dette hjemles ved anlægsloven – ikke skal underskrive de fire store tunnelkontrakter, førend der er foretaget en fornyet vurdering af den samlede økonomi i projektet, herunder en opdateret risikovurdering, og sagen er forelagt forligskredsen. Dette er nærmere beskrevet i bemærkningerne til § 3 i for-



slag til lov om anlæg af en fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland (LF 141 2014/15).

Side 3/3

Efter min mening er denne instruks meget tydelig med hensyn til formål og baggrund for dens anvendelse. Men generelt skal instrukser anvendes med varsomhed, idet de ændrer ansvarsfordelingen mellem ejer (minister) og bestyrelse.

*Ad 3)* Sund & Bælt skal udføre sine opgaver på en forretningsmæssig og hensigtsmæssig måde, indenfor de rammer der er fastlagt for virksomheden. Der afholdes løbende kvartalsmøder med Sund & Bælt, og ministeriet følger herigennem med i, om selskabets aktiviteter udøves på en forretningsmæssig og hensigtsmæssig måde med særligt fokus på nedbringelsen af gælden i de faste forbindelser. Desuden er der som nævnt iværksat budgetanalyser for derved at få et billede af virksomhedens interne drift.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt 