

Faktuelt notat til statsrevisorerne
om
tilrettelæggelsen af en undersøgelse af DSB's anskaffelse af IC4-tog

Indledning

1. På statsrevisorernes møde den 23. november 2005 lovede jeg, at Rigsrevisionen ville udarbejde et kort notat om tilrettelæggelse og timing af en undersøgelse af DSB's anskaffelse af IC4-tog.

2. Jeg finder, at tidspunktet er kommet til, at Rigsrevisionen bør iværksætte en undersøgelse af IC4-sagen. Begrundelsen er, at transport- og energiministeren i november 2005 har oplyst, at det forventede leveringstidspunkt for IC4-togene er rykket endnu 4-6 måneder. Den samlede forsinkelse kommer dermed op på næsten 3 år. Rigsrevisionens tidligere undersøgelse af IC4-tog omhandlede ikke en vurdering af DSB's anvendelse af kontrakten med AnsaldoBreda. Jeg finder, at den nye undersøgelse bør gennemføres, inden den del af processen, hvor kontrakten anvendes som styringsredskab, er afsluttet. Formålet med en ny undersøgelse vil være at vurdere DSB's håndtering af sagen, herunder om DSB i højere grad kunne have anvendt kontrakten med leverandøren som et styringsredskab til at sikre rettidig leverance af tog.

Afhængig af undersøgelsens resultater vil jeg afrapportere til statsrevisorerne i form af et notat eller en beretning.

Baggrund

3. Rigsrevisionen afgav den 14. februar 2005 et udvidet notat til statsrevisorerne om IC4-tog (RN B302/05) på baggrund af en anmodning fra statsrevisorerne. Statsrevisorerne anmodede Rigsrevisionen om at undersøge 3 forhold. Notatet indeholdt følgende undersøgelsesresultater for disse forhold.

Er IC4-kontrakten med ændringer udarbejdet i overensstemmelse med betingelser for givne tilladelser?

4. Finansudvalget tilsluttede sig ved Akt 113 6/12 2000, at DSB kunne indgå kontrakt om levering af en ny type dieseltogsæt til maksimalt 4.980 mio. kr. Indkøbet af dieseltogsæt (IC4-togene) skete efter et EU-udbud med en forudgående prækvalifikationsrunde. DSB vurderede de indkomne bud ud fra bl.a. følgende kriterier: erfaringer (herunder underleverandører), generel kontraktlig vurdering, tekniske forbehold og kvalifikationer samt teknisk evaluering, der omfattede brug af standardkomponenter, togsættets konstruktion, miljøbelastning mv. DSB vurderede på den baggrund, at AnsaldoBredas tilbud var det økonomisk mest fordelagtige.

Rigsrevisionen gennemgik DSB's kontrakt med AnsaldoBreda, Settlement Agreement af december 2002 (et tillæg til kontrakten) og sammenholdte disse med oplysningerne i Akt 113. Jeg fandt på baggrund af Rigsrevisionens gennemgang, at prisen og betingelserne i kontrakten med ændringer var udarbejdet i overensstemmelse med betingelserne for givne tilladelser.

Får DSB økonomisk compensation ved de allerede nu konstaterede leveringsforsinkelser?

5. DSB kan i henhold til kontrakten kræve bod og erstatninger af AnsaldoBreda, hvis leveringsplanen ikke overholdes. Det fremgår af kontrakten, at det første togsæt skulle have været klar til foreløbig overtagelse den 15. april 2003. DSB indgik i december 2002 et tillæg til kontrakten i form af en Settlement Agreement, som nu er den kontraktlige gældende leveringsplan. Ved dette tillæg blev leveringen af det første togsæt til foreløbig overtagelse udskudt med 3½ måned til den 31. juli 2003. DSB forventede med denne leveringsplan at kunne indsætte IC4-tog i køreplanen 2003/2004. Juli 2004

udarbejdede AnsaldoBreda en ny leveringsplan, der indebar, at DSB først kunne forvente at indsætte de første tog i køreplanen ved årsskiftet 2005/2006.

På baggrund af Rigsrevisionens undersøgelse fandt jeg, at det ikke på daværende tidspunkt kunne vurderes, om DSB får fuld økonomisk kompensation ved de allerede dengang konstaterede leveringsforsinkelser. Det er fortsat min opfattelse, at krav om bod, erstatninger og hævelse af kontrakten vil afhænge af projektets videre forløb, herunder om den reviderede leveringsplan holder, og om der bliver leveret tog i den bestilte kvalitet. I sidste instans er uoverensstemmelser mellem DSB og AnsaldoBreda om DSB's mulighed for at hæve kontrakten, kræve erstatning og endelig kræve bod et domstolsanliggende, som i henhold til kontrakten skal afgøres efter dansk ret ved Sø- og Handelsretten i København eller, hvis denne ikke har kompetence, ved Københavns Byret.

Indgår de afledte udgifter i Akt 113 eller andre aktstykker, og hvordan optræder de i regnskabet?

6. Ved Akt 113 tilsluttede Finansudvalget sig, at DSB i forbindelse med IC4-projektet kan gennemføre afledte investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter mv. til en anslået værdi af 275 mio. kr. i 2000-priser. Jeg konstaterede i notatet, at der i regnskabet var medtaget udgifter på 302,2 mio. kr., som dermed er i overensstemmelse med det anslåede beløb i Akt 113.

Trafikministeren oplyste i en redegørelse af 14. maj 2004 til Finansudvalget og Trafikudvalget, at der var behov for yderligere investeringer på 18-32 mio. kr. afledt af IC4-togsættene i form af visse sikringstekniske ændringer (signalforhold).

Jeg fandt sammenfattende, at de direkte afledte udgifter af IC4-projektet indgik i Akt 113, bortset fra nødvendige investeringer i signalforhold, som jeg var enig med trafikministeren i burde have fremgået af Akt 113.

Status for IC4-sagen af 22. november 2005

7. Den 22. november 2005 orienterede transport- og energiministeren Trafikudvalget om, at AnsaldoBreda har fremsendt en ny leveringsplan. Planen indebærer, at det første IC4-tog forventes indsat i ordinær drift i maj/juni 2006. Der er således tale om en yderligere forsinkelse på 4-6 måneder. I forhold til den leveringsplan, der indgik i

Settlement Agreement, er der dermed tale om en samlet forsinkelse af IC4-tog på næsten 3 år.

Timing og tilrettelæggelse af en undersøgelse af DSB's anskaffelse af IC4-tog

8. På baggrund af den seneste udvikling i sagen om leveringen af IC4-tog finder jeg, at det er det rette tidspunkt at lade Rigsrevisionen iværksætte en ny undersøgelse af IC4-sagen. Med den seneste forskydning af det forventede leveringstidspunkt kommer den samlede forsinkelse op på næsten 3 år. Rigsrevisionens tidligere undersøgelse omhandlede ikke en vurdering af DSB's anvendelse af kontrakten med AnsaldoBreda. Jeg finder, at den nye undersøgelse bør gennemføres, inden den del af processen, hvor kontrakten anvendes som styringsredskab, er afsluttet. Formålet med en ny undersøgelse vil således være at vurdere DSB's håndtering af sagen, herunder om DSB i højere grad kunne have anvendt kontrakten som et styringsredskab til at sikre rettidig leverance af tog. Undersøgelsen vil bygge videre på Rigsrevisionens tidligere undersøgelse af IC4-tog og vil fokusere på følgende overordnede emner:

- baggrunden for DSB's valg af AnsaldoBreda som leverandør af tog
- DSB's analyse og styring af projektrisici
- DSB's anvendelse af kontrakten med AnsaldoBreda om levering af IC4-tog.

Undersøgelsen vil herudover kunne omfatte andre problemstillinger, der er afledt af AnsaldoBredas manglende overholdelse af tidsplaner for levering af IC4-tog til DSB.

9. Ifølge den seneste plan leverer AnsaldoBreda de første IC4-tog til DSB, så de kan sættes i drift i maj/juni måned 2006. Det vil blive tilstræbt, at undersøgelsen færdiggøres, så resultaterne kan afrapporteres til statsrevisorerne umiddelbart herefter. Afhængig af undersøgelsens resultater vil jeg afrapportere til statsrevisorerne i form af et notat eller en beretning.

10. Undersøgelsen vil naturligvis ikke omhandle parternes retsstilling i et eventuelt efterspil, og på grund af timingen af undersøgelsen forventer jeg tillige, at der vil væ-

re oplysninger, der må behandles fortroligt for ikke at skade DSB's mulighed for senere at gøre økonomiske krav gældende over for AnsaldoBreda.

11. Såfremt statsrevisorerne er indforstået med, at jeg igangsætter en sådan undersøgelse, vil jeg senere orientere statsrevisorerne nærmere om, hvordan og hvornår undersøgelsen afrapporteres, når undersøgelsens resultater giver et tilstrækkeligt grundlag for det.

Henrik Otbo