



Notat til Statsrevisorerne om
Finansudvalgets politiske
bemærkninger til beretning om
anskaffelsen af IC4-tog

Februar
2009

revision
revision

revision

Finansudvalgets politiske bemærkninger til beretning om anskaffelsen af IC4-tog (nr. 3/06)

10. februar 2009

RN A603/09

I. Indledning

1. Statsrevisorerne har anmodet mig om at forholde mig til kritikken af beretning om anskaffelsen af IC4-tog, som et mindretal (Socialdemokraterne og Socialistisk Folkeparti) af Finansudvalget fremsætter i de politiske bemærkninger til Finansudvalgets "Betænkning og indstilling over Endelig betænkning over statsregnskabet for finansåret 2006".

2. Da jeg i juni 2008 modtog Finansudvalgets betænkning og indstilling, gennemgik jeg de rejste spørgsmål og kom til den konklusion, at kritikken af beretning om anskaffelsen af IC4-tog ikke baserede sig på nye oplysninger i sagen, og at beretningen på helt korrekt måde behandler de rejste spørgsmål. Det er fortsat min opfattelse.

3. Finansudvalget drøftede beretningen med Statsrevisorerne på et møde i Finansudvalget den 20. november 2008. Da jeg ikke selv deltog i mødet, forholder jeg mig alene til Finansudvalgets skriftlige behandling af Endelig betænkning 2006.

4. Jeg har udarbejdet 3 notater til Statsrevisorerne, før beretningen blev afgivet. Jeg oplyser i notaterne bl.a. om undersøgelsens tilrettelæggelse og afgrænsning.

Jeg har udarbejdet 3 notater til Statsrevisorerne, efter beretningen blev afgivet. Jeg oplyser i mit seneste notat bl.a., at da den seneste udvikling i IC4-sagen kan få betydning for, hvornår det er muligt og relevant for mig at igangsætte en afsluttende undersøgelse, afgiver jeg et tilrettelæggelsesnotat herom, når alle IC4-tog er leveret, eller når kontrakten er ophævet, og et eventuelt retsligt efterspil er afsluttet.

5. Jeg har inddelt dette notats kapitler på samme måde, som beretningen fremstiller sagen. Trafikministeriet ændrede i februar 2006 navn til Transport- og Energiministeriet, og i november 2007 blev navnet ændret til Transportministeriet. Jeg anvender i det efterfølgende navnet Transport- og Energiministeriet, så der er umiddelbar sproglig overensstemmelse mellem beretningen og mit notat.

Jeg samler i notatets kapitler mindretallets kritik i forhold til oplysningerne i beretningen, hvilket jeg sammenfatter og vurderer i kap. VI.

II. DSB's valg af AnsaldoBreda

6. Mindretallet i Finansudvalget tilkendegiver, at grundlaget for valget af AnsaldoBreda var alt for spinkelt.

7. Det fremgår af beretningens bemærkninger bl.a., at DSB havde et gennearbejdet grundlag for at vælge AnsaldoBreda som togleverandør. Bemærkningen var bl.a. baseret på, at DSB generelt foretog en systematisk og kritisk vurdering af togleverandørernes tilbud.

Det fremgår uddybende af beretningen bl.a., at skandinaviske togindkøbere havde peget på, at AnsaldoBreda var mindre god til projektstyring. Metroprojektet var på tidspunktet for DSB's IC4-udbud således forsinket med ½ år. De Norske Statsbaner var ligeledes udsat for mindre forsinkelser. DSB vurderede dog, at forsinkelserne ikke var større, end hvad der generelt var gældende i branchen.

Rigsrevisionen konstaterer bl.a. på den baggrund, at der på det tidspunkt, hvor DSB valgte AnsaldoBreda som leverandør af tog, ikke var indikationer på, at AnsaldoBreda ville levere senere end andre togleverandører.

III. DSB's tiltag over for AnsaldoBreda

8. Mindretallet i Finansudvalget finder det stærkt kritisabelt, at DSB ved indgåelse af den nye aftale med AnsaldoBreda i november 2002 ikke stillede krav om skærpede bodsbestemmelser.

9. Det fremgår af beretningens bemærkninger bl.a., at DSB siden kontraktens indgåelse har taget hurtige og målrettede tiltag over for AnsaldoBreda med henblik på at påvirke AnsaldoBreda til at levere rettidigt. Bemærkningen var bl.a. baseret på, at DSB i perioden 2001-2002 over for AnsaldoBreda påtalte, at projektorganisationen og projektstyringen skulle styrkes, og primo 2004 iværksatte en juridisk og ledelsesmæssig eskalering.

Det fremgår uddybende af beretningen bl.a., at DSB anser den stærke kontrakt mellem DSB og AnsaldoBreda som det væsentligste redskab i forhold til tidsaspektet.

10. Det fremgår af beretningen, at Rigsrevisionen for at undgå at påvirke parternes retsstilling i et eventuelt retsligt efterspil ikke har undersøgt IC4-kontrakten og følgelig ikke kan udtale sig om denne. Rigsrevisionen vurderer derfor heller ikke DSB's anvendelse af IC4-kontrakten for så vidt angår bestemmelserne vedrørende sanktioner over for leverandøren.

IV. Transport- og Energiministeriets tilsyn med DSB's anskaffelse af IC4-tog

11. Mindretallet i Finansudvalget tilkendegiver bl.a., at det er transport- og energiministerens, der som ejer af DSB har det endelige ansvar for selskabets aktiviteter.

Mindretallet tilkendegiver videre, at regeringen har udvist manglende handleevne og initiativkraft til at sikre danske interesser ved indkøb af nyt rullende materiel til DSB. Ved misligholdelse af kontrakter, som den her omhandlede, må køber naturligvis på et tidspunkt overveje, om man skal fortsætte kontraktforholdet uanfægtet, kræve yderligere leveringsgarantier (fx skærpet bod) eller stoppe købet. Først da de politiske partier i Folketinget i maj 2008 rejste krav om stærkere reaktion over for AnsaldoBreda, fx ved at ophæve købskontrakten, blev der strammet op.

12. Rigsrevisionen baserer bemærkningen i beretning om anskaffelsen af IC4-tog på en undersøgelse af Transport- og Energiministeriets roller som henholdsvis ejer og trafikfører i sit tilsyn med DSB.

Ministeriets rolle som ejer

13. Rigsrevisionens bemærkning er bl.a. baseret på, at Transport- og Energiministeriet løbende har fulgt op på IC4-anskaffelsen og leveringsforsinkelsernes påvirkning af DSB's økonomi. Ministeriet har dermed levet op til sit ansvar som ejer af DSB.

Det fremgår uddybende af beretningen, at ministeriet udpeger en ansvarlig bestyrelse for DSB, og ministeren påser, at DSB varetager statens økonomiske interesser forsvarligt.

Ministeriets rolle som trafikfører

14. Rigsrevisionens bemærkning er bl.a. baseret på, at Transport- og Energiministeriet som statens trafikfører skal sikre, at den togtrafik, som Folketinget vedtager, bliver gennemført, mens DSB forestår den praktiske udførelse af togtrafikken og anskaffelsen af IC4-tog. Det fremgår videre, at ministeriets køb af trafik sker gennem forhandlede trafikkontrakter. Ingen af de forhandlede kontrakter pålægger dog DSB at imødegå de trafikale konsekvenser af IC4-togenes forsinkede levering.

Rigsrevisionen anbefaler, at ministeriets trafikkontrakter med DSB fremover udformes, så de i højere grad fremmer DSB som en forretnings- og kundeorienteret virksomhed.

15. Det fremgår af beretningens bemærkninger bl.a., at Transport- og Energiministeriet samlet set har ført et tilfredsstillende tilsyn med DSB's anskaffelse af IC4-tog.

16. Jeg er enig i, at transport- og energiministeren som ejer af DSB har det overordnede ansvar. Jeg finder fortsat beretningens omtale af ministerens tilsyn korrekt. Jeg skal her særligt fremhæve, at det i beretningen anføres, at DSB's vurderinger af AnsaldoBredas leveringsplan generelt har været for optimistisk, hvilket har været medvirkende til, at der ikke er lejet erstatningsmateriel.

V. Transport- og energiministerens orientering af Folketinget

17. Mindretallet i Finansudvalget finder, at orienteringen af Folketinget var stærkt mangelfuld. Mindretallet henviser herefter til orienteringen af Finansudvalget i tilknytning til behandling af aktstykke nr. 9 af 4. oktober 2005. Aktstykket blev efterfølgende tiltrådt ved Akt 9 27/10 2005.

18. Det fremgår af beretningens bemærkninger, at transport- og energiministeren i perioden 2000-2006 løbende har orienteret Folketinget om anskaffelsen af IC4-tog. Orienteringerne har generelt været rettidige og tilstrækkelige, men ministeren kunne i 3 tilfælde have orienteret bedre.

19. Jeg kan oplyse, at Rigsrevisionen i undersøgelsen af sagen behandlede alle transport- og energiministerens orienteringer og forelæggelser om sagen for Folketinget i perioden 2000-2006. Beretningen behandler imidlertid ikke eksplicit det aktstykke, som mindretallet henviser til. Det skyldes, at jeg i beretningen kun fremhæver de forelæggelser for Folketinget, som jeg vurderer ikke var rettidige eller tilstrækkelige.

20. Mindretallet tilkendegiver videre, at Rigsrevisionen til belysning af ministeriets orientering af Folketinget henviser til, at partiernes ordførere i 3 tilfælde havde været indbudt til orientering om IC4-projektet hos DSB, hvor ordførerne ifølge ministeriet havde mulighed for at stille uddybende spørgsmål til ministeren og DSB's ledelse. Partierne tilkendegiver, at ministeriet dog ikke kan dokumentere, at alle ordførere har været til stede ved alle møderne.

21. Jeg har alene for fuldstændighedens skyld i beretningen også nævnt, at partiernes trafikordførere 3 gange har været indbudt til orienteringer. Min vurdering er således alene baseret på transport- og energiministerens svar til Folketingets Finansudvalg og Trafikudvalg.

VI. Sammenfatning og vurdering

22. Jeg kan på baggrund af Finansudvalgets behandling af IC4-sagen konstatere, at et mindretal i Finansudvalget ikke i alle tilfælde deler mine vurderinger af det hidtidige sagsforløb.

Jeg ved generelt og af naturlige grunde ikke, om Folketinget er enig i grundlaget for min revisionsmæssige vurdering af, om en minister har afgivet rettidige og tilstrækkelige oplysninger til Folketinget. Jeg skal derfor for en god ordens skyld bemærke, at det kun er Folketinget, som i sidste ende kan vurdere dette.

Jeg overvejer derfor, om jeg fremover alene bør vurdere, om en minister giver Folketinget korrekte oplysninger. Det betyder, at jeg undersøger og vurderer, om oplysningerne stemmer overens med de faktiske forhold på tidspunktet for afgivelsen af oplysningerne.

23. Det er fortsat min opfattelse, at kritikken ikke baserer sig på nye oplysninger i sagen, og at beretningen om IC4-tog på helt korrekt måde behandler de rejste spørgsmål.

Henrik Otbo