

Notat til statsrevisorerne i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4

Vedrører:

Statsrevisorernes beretning nr. 1/05 om 7 sager (om Banedanmark) forelagt for Folketingets Finansudvalg

Transport- og energiministerens redegørelse af 8. februar 2006

1. Transport- og energiministeren behandler i sin redegørelse Transport- og Energi-ministeriets sagsbehandling i 6 af de 7 sager, samrådet i Folketingets Finansudvalg den 13. april 2005, styrkelsen af ministeriets tilsyn med Banedanmark, samt Banedanmarks tiltag til forbedring af virksomhedens økonomistyring og processen for overgang til ansvarshavende bestyrelse i Banedanmark.

Ministeren oplyser, at redegørelsen bygger på den redegørelse, som ministeren gav Folketingets Finansudvalg i forbindelse med et samråd den 21. september 2005.

Sagsbehandlingen i sagerne forelagt for Folketingets Finansudvalg

2. Rigsrevisionens undersøgelse viste, at Transport- og Energiministeriets sagsbehandling i 6 af de 7 sager generelt ikke var grundig, selv om departementet vidste, at Banedanmarks økonomistyring var usikker.

Jeg finder det tilfredsstillende, at ministeren i sin redegørelse tager Rigsrevisionens kritik af sagsbehandlingen i de 6 sager til efterretning.

Samrådet i Folketingets Finansudvalg

3. Rigsrevisionens undersøgelse viste, at transport- og energiministeren i samrådet i Folketingets Finansudvalg den 13. april 2005 burde have redegjort mere nuanceret og omtalt flere faktuelle forhold om departementets rolle i årsagerne til, at bevillingsreglerne blev overtrådt.

Jeg konstaterer, at ministeren tager Rigsrevisionens bemærkninger til efterretning, hvilket jeg finder tilfredsstillende.

Transport- og Energiministeriets tilsyn med Banedanmark

4. Rigsrevisionens undersøgelse viste, at Transport- og Energiministeriets tilsyn ikke var tilstrækkeligt, og at tilsynet blev begrænset i en periode, hvor det modsatte burde have været tilfældet.

Det fremgår af ministerens redegørelse, at ministeren allerede ved samrådet i Finansudvalget den 21. september 2005 erkendte, at det hidtidige tilsyn ikke var tilstrækkeligt.

Tilsynet består af 3 former for tilsyn: et bevillingsmæssigt tilsyn, et kontraktligt tilsyn, og fra marts 2004 blev der tilføjet et selskabstilsyn. Det var tanken, at introduktionen af selskabstilsynet oven på de eksisterende 2 tilsynsmetoder ville medføre en skærpelse af det samlede tilsyn med Banedanmark. Ministeren erkender i sin redegørelse, at de forskellige former for tilsyn i stedet kom til at skygge for hinanden.

Jeg finder det tilfredsstillende, at ministeren er enig i Rigsrevisionens kritik.

5. Ministeren redegør endvidere for en række tiltag, som har medført, at departementets tilsyn med Banedanmark nu er blevet skærpet.

Det nævnes bl.a., at der for det bevillingsmæssige tilsyn er udviklet nye procedurer for aktstykkeudarbejdelse, herunder for opfølgning på tiltrådte aktstykker. Endvidere har departementet igangsat en række tiltag for at forbedre tilsynet med Banedanmarks overholdelse af bevillinger og bevillingsregler.

Det kontraktlige tilsyn er udvidet med nye procedurer for afrapportering på Banedanmarks opfyldelse af kontrakten mellem Transport- og Energiministeriets departement og Banedanmark om forvaltning af statens jernbaneinfrastruktur i perioden 2005-2006. Det nævnes, at Banedanmark nu afrapporterer månedligt på en række af kontraktkravene.

Endelig er der sket ændringer i selskabstilsynet, hvor kvartalsmøderne er blevet suppleret med en række såkaldte direktørmøder mellem Banedanmarks administrerende direktør og departementschefen.

Der arbejdes ligeledes på at færdiggøre en tilsynsmappe, som departementet og Banedanmark skal kende og efterleve. Tilsynsmappen skal give et overblik over de samlede styringsmæssige rammer og procedurer for tilsynet med Banedanmark.

Det fremgår af "Fælleserklæring om samarbejdet mellem transport- og energiministeren og Banedanmarks bestyrelsesformand" af 22. november 2005, pkt. 3.2, at departementets tilsyn med Banedanmark er skærpet, indtil den økonomiske, trafikale og ledelsesmæssige situation omkring Banedanmark er normaliseret.

6. Ministeren oplyser endvidere, at ministeren løbende får forelagt referater fra møderne mellem departementet og Banedanmark, hvorved det sikres, at ministeren har en opdateret viden om drøftelser med Banedanmark og et dyberegående kendskab til verserende sager på Banedanmarks område.

7. Jeg finder det tilfredsstillende, at ministeren har skærpet departementets tilsyn med Banedanmark, og at ministeriet er ved at gennemføre tiltag, som vil forbedre departementets viden om Banedanmarks forhold og skærpe tilsynet med Banedanmark yderligere.

Jeg vil følge udviklingen i Transport- og Energiministeriets tilsyn med Banedanmarks økonomi- og projektstyring.

Banedanmarks økonomistyring

8. Rigsrevisionens undersøgelse viste, at Banedanmarks økonomistyring ikke var tilstrækkelig, og at Banedanmarks værktøjer til økonomistyring og intern kommunikation ikke fungerede hensigtsmæssigt og betød manglende overholdelse af gældende regler.

Jeg finder det tilfredsstillende, at ministeren tager Rigsrevisionens bemærkninger til efterretning.

9. Rigsrevisionens undersøgelse viste, at effekten af 3 centrale såkaldte Her & Nu projekter, som skal forbedre økonomistyringen i Banedanmark, fortsat udestod.

Det fremgår af redegørelsen, at 14 ud af de i alt 15 Her & Nu projekter er afsluttet, bortset fra Her & Nu projekt 1 (Asset Management), og at opfølgningen er overført til basisorganisationen.

Der er gennemført ekstern auditering af de 3 centrale projekter. De Her & Nu projekter, hvor den endelige afrapportering på effekten endnu udstår, vil blive taget op af ministeren ved det førstkommende kvartalsmøde mellem departementet og Banedanmark.

Jeg finder ministerens initiativ tilfredsstillende.

Ændringer i Banedanmarks forhold, herunder overgang til ansvarshavende bestyrelse

10. Ministeren påpeger i sin redegørelse, at Banedanmark, uanset tilstanden på det danske jernbanenet, er en virksomhed med alvorlige problemer med styring af sit produkt og sin økonomi, og at en skærpelse af departementets tilsyn ikke alene gør det.

Jeg er enig med ministeren i disse betragtninger.

11. Det fremgår af ministerens redegørelse, at ministeren har vurderet, at en effektiv ledelse af Banedanmark fra bestyrelsens side forudsætter, at bestyrelsen pålægges et reelt ansvar. Det fremgår af lov om Banedanmark, at der skulle være opfyldt 3 betingelser, førend Banedanmarks bestyrelse kunne gøres ansvarshavende. Ministeren vurderede, at den sidste af de nødvendige forudsætninger for, at bestyrelsen i Banedanmark overgik fra at være rådgivende til at blive ansvarshavende, var til stede ultimo 2005.

Ministeren redegør endvidere for tiltag, der er sket i Banedanmark for at forbedre den interne styring, herunder bl.a. for den i 2005 iværksatte plan for genopretning af Banedanmarks økonomi- og projektstyring.

Det var Rigsrevisionens vurdering i beretningen, at Banedanmark med handlingsplanen har taget skridt til at sikre en bedre økonomistyring.

Jeg finder det tilfredsstillende, at der arbejdes med forskellige tiltag til forbedring af Banedanmarks økonomi- og projektstyring.

Aftale om trafikområdet

12. Endelig påpeger ministeren, at det med ”Aftale mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om: Trafikområdet” af 4. november 2005 anerkendes, at der allerede er taget væsentlige skridt mod en genopretning af Banedanmark. Med aftalen blev der bevilget ekstra 220 mio. kr. til området. Heraf blev 20 mio. kr. afsat til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag vedrørende fremtidens signalsystem, mens de resterende 200 mio. kr. er afsat til øget fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

Jeg vil undersøge fremdriften i udredningsarbejdet vedrørende beslutningsgrundlaget for fremtidens signalsystem, fremdriften i ekstrabevillingen på de 200 mio. kr. og Banedanmarks Asset Management System (et af de centrale Her & Nu projekter) samt undersøge omfanget af Transport- og Energiministeriets opfølgning på fremdriften.

Jeg vil afrapportere resultaterne i et notat medio 2006.

Sammenfatning

13. Det er sammenfattende min opfattelse, at ministerens redegørelse for de foranstaltninger, beretningen har givet anledning til, er tilfredsstillende.

For så vidt angår de konkrete forhold i forbindelse med de 7 sager finder jeg, at jeg på baggrund af ministerens redegørelse kan afslutte behandlingen af disse.

De generelle forhold omkring såvel ministeriets tilsyn med Banedanmark som Banedanmarks økonomi- og projektstyring vil jeg derimod fortsat følge fremover.

Jeg kan i den forbindelse henvise til, at der efter aftale med statsrevisorerne skal gennemføres en beretningsundersøgelse af genopretningen af jernbaneinfrastrukturen, Banedanmarks styring og transport- og energiministerens opfølgning herpå.

14. På denne baggrund betragter jeg beretningssagen om 7 sager (om Banedanmark) forelagt for Folketingets Finansudvalg som afsluttet.

Henrik Otbo