

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

Vedrører:

Statsrevisorernes beretning nr. 3/04 om Ørestads- og Metroprojektet (nr. 2)

Transport- og energiministerens redegørelse af 29. marts 2005

I. Trafikministerens (nu transport- og energiministeren) ansvar for Ørestadsselskabet I/S' økonomiske dispositioner som medejer af selskabet

1. Rigsrevisionens undersøgelse viste bl.a., at der ikke var en klar ansvarsfordeling mellem trafikministeren (nu transport- og energiministeren) og Ørestadsselskabet I/S' bestyrelse for selskabets økonomiske dispositioner. Rigsrevisionens vurdering baserede sig på, at ministeren som medejer har en tilsynsforpligtelse og en deraf følgende initiativforpligtelse over for Ørestadsselskabet I/S' økonomiske dispositioner. Omfanget af ministerens tilsynspligt og derigennem initiativpligt er ikke fastlagt i hverken lovgivning, vedtægter eller andet. Ministeren havde ikke meddelt bestyrelsen, hvilke sagstyper ministeren ønskede forelagt. Bestyrelsen kan derfor træffe beslutninger, der kan kollidere med ministerens initiativpligt eller i værste fald gøre denne illusorisk.

Rigsrevisionen fandt desuden, at Trafikministeriet (nu Transport- og Energiministeriet) tidligere burde have været opmærksom på forholdet om den manglende klarhed i

ansvarsfordelingen. Rigsrevisionens vurdering baserede sig på, at der gennem årene har været stor opmærksomhed på Ørestadsselskabet I/S, hvilket har gjort en fastlæggelse af trafikministerens (nu transport- og energiministeren) ansvar for selskabets økonomiske dispositioner særlig nødvendig.

Rigsrevisionen fandt dog samtidig, at Trafikministeriets (nu Transport- og Energiministeriet) forretningsgange i praksis havde sikret, at ministeren havde tilstrækkelig god indsigt i selskabets drift til, at ministeren kunne tage nødvendige initiativer, hvis forholdene krævede det. Rigsrevisionens vurdering baserede sig på, at ministeriet holder månedlige koordinationsmøder med Københavns Kommune, hvor direktøren for Ørestadsselskabet I/S deltager efter behov. Ministeren afholder endvidere kvartalsvise møder med Københavns Kommune, bestyrelsesformanden for Ørestadsselskabet I/S og den politiske følgegruppe. Endelig bliver Ørestadsselskabet I/S' statusrapporter behandlet i ministeriet forud for offentliggørelsen.

Statsrevisorerne tilkendegav i deres bemærkninger til beretningen, at trafikministerens (nu transport- og energiministeren) tilsynsforpligtelse i forhold til Ørestadsselskabet I/S er mere vidtgående end den, der gælder for aktieselskaber med statslig deltagelse, og at ministerens ansvar også omfattede en initiativforpligtelse.

2. Transport- og energiministeren oplyser i sin redegørelse, at ministeren som en konsekvens af statsrevisorernes og Rigsrevisionens bemærkninger – og som ministeren i øvrigt også tilkendegav over for Rigsrevisionen i forbindelse med udarbejdelsen af beretningen – i fællesskab med Københavns Kommune har udarbejdet en skabelon for Ørestadsselskabet I/S' kvartalsrapportering til ejerne. Kvartalsrapporteringen formaliserer og fastlægger, hvilke typer oplysninger Transport- og Energiministeriet ønsker, at bestyrelsens formandskab skal orientere ministeriet om ved kvartalsmøderne mellem transport- og energiministeren og bestyrelsesformanden.

Ministeren oplyser videre, at skabelonen afspejler ministerens mere vidtgående tilsynsforpligtelse for Ørestadsselskabet I/S i forhold til aktieselskaber med statslig deltagelse. Skabelonen er baseret på, at der etableres særskilte styringsrammer for Ørestadsselskabet I/S' 3 hovedaktivitetsområder: arealudvikling, metroanlæg og metrodrift.

Ministeren forventer, at skabelonen bliver godkendt på bestyrelsesmødet i Ørestadsselskabet I/S i april 2005.

3. Jeg finder det tilfredsstillende, at ministeren har taget initiativ til at fastlægge en ramme for Ørestadsselskabet I/S' rapportering til Transport- og Energiministeriet. Skabelonen vil efter min opfattelse bidrage til at klarlægge ansvarsfordelingen mellem ministeren og selskabets bestyrelse, idet rapporteringen fastlægger, hvilke områder af selskabets økonomi ministeren skal tage initiativer på, hvis det er påkrævet.

Jeg kan oplyse, at bestyrelsen nu har vedtaget skabelonen.

II. Ørestadsselskabet I/S' økonomi

4. Statsrevisorerne har til Ørestadsselskabet I/S' økonomi bl.a. påpeget, at selskabets økonomiske råderum er meget begrænset, ligesom passagerindtægterne er usikre.

5. Transport- og energiministeren har i sin redegørelse oplyst at være enig i denne vurdering af Ørestadsselskabet I/S' økonomiske råderum. Ministeren henviser i den forbindelse bl.a. til Akt 198 19/8 2004, hvor ministeren tilkendegav over for Finansudvalget, at sagerne om indtægtsfordeling i HUR og reinvesteringer er af en så vidtrækkende økonomisk betydning, at disse sager ikke vil kunne løses uafhængigt af spørgsmålet om de fremtidige rammer for Ørestadsselskabet I/S.

Ministeren oplyser videre, at regeringen i oktober 2004 har taget initiativ til en reorganisering af Ørestadsselskabet I/S og en etablering af en Metrocityring. Ifølge forslaget vil Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S blive reorganiseret, og der skal etableres henholdsvis et metrodriftsselskab, et metroanlægsselskab og et arealudviklingsselskab. Reorganiseringen vil efter ministerens opfattelse bidrage til at reducere usikkerheden i selskabets økonomi, idet der altid vil være en vis usikkerhed om økonomien i et selskab, der bl.a. driver forretning med transport af passagerer. I forbindelse med reorganiseringen er det hensigten at finde en løsning på problemstillingerne vedrørende indtægtsdelingen og reinvesteringer i Metroen.

6. Jeg har noteret mig, at løsningen på problemerne om Ørestadsselskabet I/S' økonomi skal findes i forbindelse med en reorganisering af selskabet, samt at ministeren forventer, at en politisk aftale om reorganiseringen kan være på plads inden sommeren 2005.

Jeg vil følge sagen om reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S og om problemerne om selskabets økonomi.

III. Ørestadsselskabet I/S' låneramme

7. Statsrevisorerne har til Ørestadsselskabet I/S' låneramme bl.a. påpeget, at lånerammen ikke sikrer, at selskabets kapitalbehov er dækket, samt at lånerammen ikke er et relevant styringsinstrument for Folketinget.

8. Transport- og energiministeren har i sin redegørelse bl.a. henvist til, at ændrede forudsætninger kan medføre behov for en udvidelse af lånerammen, hvorfor fastsættelsen af det maksimale lånebehov er behæftet med usikkerhed, især da der ikke budgettes med reserve til uforudsete forhold.

Ministeren oplyser at være enig i, at lånerammen ikke længere kan stå alene, hvilket også fremgår af Akt 198 19/8 2004. Ministeren oplyser videre, at den nuværende lånerammestyling skal erstattes/suppleres med nye styringsmæssige rammer i forbindelse med reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S.

9. Jeg finder det tilfredsstillende, at ministeren vil udarbejde en konkret model for styringen af det reorganiserede Ørestadsselskab I/S, hvor lånerammen ikke længere vil stå alene som styringsinstrument.

Jeg vil følge sagen.

10. Jeg vil i et fortsat notat orientere statsrevisorerne om reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S og om problemerne om selskabets økonomi samt om de nye styringsmæssige rammer for selskabet.

Henrik Otbo