

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato **- 3 SEP. 2012**
J. nr. 2011-4196

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Ministerredegørelse til beretning nr. 14/2011 om DSB's anskaffelse og færdiggørelse af IC4- og IC2-tog

Statsrevisorerne har den 20. juni 2012 anmodet om en redegørelse for de foranstaltninger og overvejelser, som beretningen har givet anledning til. I medfør af Rigsrevisorloven skal tillige indhentes bemærkninger fra bestyrelsen i DSB.

Beretningen giver anledning til en styrkelse af ministeriets tilsyn med DSB særligt i forhold til DSB's materielanskaffelser.

Transportministeriet udøver tilsyn med DSB både som ejer og som trafikfører.

For så vidt angår tilsynet som ejer, skal dette udøves i overensstemmelse med DSB-loven. Loven indebærer, at DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, der ledes af en bestyrelse, der – bortset fra de medarbejdervalgte repræsentanter – er valgt af ministeren. Bestyrelsens formand og næstformand er efter loven forpligtet til at orientere transportministeren om sager af væsentlig betydning.

Den i loven fastsatte ordning indebærer, at mit tilsyn med DSB skal foregå gennem bestyrelsen. Dette er konkret udmøntet i form af kvartalsvise møder, som jeg holder med DSB's formand og næstformand samt den administrerende direktør. Skabelonen for disse møder er fastsat i en styringsmodel, der oprindeligt blev fastlagt i 2004.

Af denne model fremgår f.eks. hvilke økonomiske nøgletal DSB skal fremsende til departementet forud for kvartalsmøderne, samt hvordan dagsordenen for møderne skal fastlægges i samarbejde mellem departementet og DSB. De økonomiske nøgletal skal afspejle både den økonomiske udvikling og udviklingen fra en trafikførbervinkel. Nøgletallene er blevet opdateret over tid. Styringsmodellen fastlægger desuden praksis for den løbende kommunikation mellem departementet og DSB samt opgavevaretagelsen i forhold til ordinære og ekstraordinære virksomhedsmøder.

Forud for kvartalsmødet afholdes et formøde med DSB, hvor DSB fremlægger sine foreløbige regnskabstal. Formødet sammenholdt med de interne regnskabsoplysninger, som DSB fremsender til departementet, danner grundlag for forberedelsen af kvartalsmødet. Til dette udarbejder departementet et notat, der beskriver udviklingen og således også påpeger eventuelle områder, som jeg



skal være særlig opmærksom på og eventuelt anmode DSB om at belyse ved kvartalsmødet.

Side 2/4

Jeg vil også nævne, at der på DSB's virksomhedsmøde (ordinære generalforsamling) i foråret 2011 blev truffet beslutning om, at den på virksomhedsmødet valgte eksterne revisor, som foretager den lovpligtige årsrevision, ikke samtidig kan varetage konsulentopgaver for virksomhedens daglige ledelse (direktionen). Herved var det hensigten at understrege, at den eksterne revisor udfører sin revisionsopgave, herunder sin kontrolopgave, på vegne af ejeren.

Endelig har jeg i foråret 2012 ved udpegning af et nyt medlem af bestyrelsen for DSB muliggjort, at bestyrelsen har kunnet nedsætte et internt revisionsudvalg med henblik på at styrke bestyrelsens indseende med virksomhedens regnskaber.

Som det fremgår af loven har bestyrelsens formand og næstformand en forpligtelse til at orientere ministeren om sager af væsentlig betydning. Denne orientering vil som hovedregel finde sted på de nævnte kvartalsmøder, men kan også foregå mellem møderne, hvis det næste ordinære kvartalsmøde på grund af sagens karakter ikke kan afventes.

Uanset den orienteringsforpligtelse som formand og næstformand har efter loven, er der i relevante sager en forpligtelse for ministeren til at spørge ind til grundlaget for bestyrelsens beslutninger i de pågældende sager. Dette bør dog ske i overensstemmelse med den af loven fastsatte ordning, hvorefter det er bestyrelsen, der har ansvaret for at lede virksomheden. Kvartalsmødet må således ikke blive en "overbestyrelse", som godkender bestyrelsens beslutninger.

I forhold til forliget mellem DSB og AnsaldoBreda er jeg enig i, at der burde have været fulgt yderligere op i forhold til spørgsmålet om anvendelsen af kompensationen.

Det er imidlertid min vurdering, at en styrkelse af ejertilsynet, således som det kan ske inden for rammerne af DSB-loven, ikke ville have været tilstrækkeligt i forhold til IC4-sagen og heller ikke vil være tilstrækkeligt i forhold til fremtidige materielanskaffelser.

Det er derfor min hensigt, at der ved fremtidige indkøb af nye tog skal ske en markant styrkelse af ministeriets tilsyn som trafikkkøber. DSB's materielanskaffelser finansieres i væsentligt omfang gennem kontrakttilskuddet fra staten, og staten garanterer DSB's låntagning til anskaffelserne. Investeringer på over 100 mio. kr. skal forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Dette understreger, at ministeriet som trafikkkøber bør føre et tilsyn med materielanskaffelserne, som er mere dybtgående, end hvad der kan realiseres inden for rammerne af ejertilsynet.



Jeg mener således, at ministeriet fremover i rollen som trafikfører bør føre et styrket tilsyn med DSB's indkøb af nye tog. Jeg vil derfor søge DSB-loven ændret, så den hjemler et sådant særskilt tilsyn som led i en samlet ændring af procedurerne for DSB's indkøb af nye tog.

Lovforslaget indebærer, at transportministeren fører et særskilt tilsyn for investeringer i rullende materiel, således at DSB's beslutninger dels om udbudsmateriale, dels om indgåelse af kontrakt godkendes af ministeren forud for iværksættelse. Til brug for ministerens godkendelse indhenter ministeriet en ekstern kvalitetssikring af DSB's beslutninger.

Den eksterne kvalitetssikring er et centralt element i det særskilte tilsyn. En ekstern kvalitetssikring er en uafhængig vurdering, som i dag anvendes ved større anlægsprojekter. I tilpasset udgave foreslås denne model anvendt som grundlag for ministerens godkendelse af DSB's investeringer i rullende materiel. Det er min forventning, at denne uafhængige kvalitetssikring vil være nyttig for både DSB's bestyrelse, ministeriet og Folketinget.

Som led i ministerens forelæggelse af sagen for Finansudvalget skal DSB desuden redegøre for, hvordan den påtænkte investering passer ind i en langsigtet strategi for materielanskaffelse. Den langsigtede materielstrategi vil skulle indeholde en samlet strategi for togmateriel i Danmark, så de enkelte toganskaffelser fremgår i en helhed, der er afstemt med udbygningen af infrastrukturen.

Jeg forventer at kunne fremsætte forslag til ændring af DSB-loven i den kommende folketingssamling.

Jeg har endvidere indhentet bemærkninger fra DSB's bestyrelse, som oplyser følgende:

"DSB's bestyrelse har noteret sig, at der har været et godt samarbejde med Rigsrevisionen om udarbejdelsen af beretningen. DSB er overordnet enig med hovedkonklusionen i statsrevisorernes beretning og noterer sig statsrevisorernes kritik af, at IC4- og IC2-togene endnu ikke har givet de tilsigtede forbedringer af fjern- og regionaltogstrafikken. DSB vil tage skridt til at tage hånd om de rejste kritikpunkter.

DSB erklærer sig tilfreds med statsrevisorernes konklusion i beretningen om, at DSB efter forliget i maj 2009 med AnsaldoBreda har taget højde for flere risici ved forliget ved at iværksætte en række tiltag for at få AnsaldoBreda til at levere togene til tiden og i en ordentlig kvalitet.

DSB anerkender, at den opgave man påtog sig i maj 2009 efterfølgende har vist sig at være større end forudsat ved indgåelsen af forliget med AnsaldoBreda. DSB har til stadighed søgt at afdække den situation ved at iværksætte en række handlinger – fx ved at udvide sporkapaciteten på værkstederne samt ved at an-



sætte flere medarbejdere, hvilket også anerkendes i statsrevisorernes beretning. DSB vil fortsat lægge mange kræfter i at løse opgaven bedst muligt.

Side 4/4

Statsrevisorerne kritiserer, at DSB ikke har en plan for, hvordan og hvornår man vil færdiggøre togene, så de kan indsættes i passagertrafikken med de funktioner og den driftsstabilitet, der er forudsat.

DSB tager også dette til efterretning, men bemærker, at planen for idriftsættelse af IC4-togene ikke længere sker ud fra en samlet "end to end plan", men ud fra en trinvis idriftsættelse, hvor der løbende indhentes erfaringer og løbende foretages korrektioner. Den implementeringsmetode er valgt med baggrund i IC4-togenes utilstrækkelige driftsstabilitet, da de blev indsat som dobbeltkoblede i januar 2011, og fordi det er nødvendigt at indsamle driftserfaringer med de opgraderede IC4-tog, før det endelige opgraderingsomfang kan fastlægges.

Det er på den baggrund, at DSB ikke kan oplyse, hvornår togene kan indsættes i passagertrafikken med den i kontrakten forudsatte funktionalitet og driftsstabilitet.

Statsrevisorerne kritiserer endvidere, at der i forbindelse med forliget blev afsat 500 mio. kr. til en ambitiøs rettidighedsplan på trods af, at det ikke var sikkert, at udgifterne til færdiggørelse og erstatningsmateriel kunne holdes inden for de resterende 1,5 mia. kr. Det var vurderingen ved indgåelsen af forliget i 2009, at de afsatte midler til opgradering og erstatningsmateriel var tilstrækkelige. Det har dog siden vist, at der er behov for yderligere midler til disse områder. DSB tager statsrevisorernes kritik til efterretning."

Mit svar er samtidig sendt til rigsrevisor, Store Kongensgade 45, 1264 København K.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen