



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om Kystbanen

September
2014

revision
revision

revision

Opfølgning i sagen om Kystbanen (beretning nr. 12/2010)

3. september 2014

RN 704/14

1. Rigsrevisionen følger i dette notat op på sagen om Kystbanen, som blev indledt med en beretning i 2011.

KONKLUSION

Opfølgningen i sagen om Kystbanen viser, at DSB har udarbejdet retningslinjer og forretningsgange for indgåelse af koncerninterne handler, at Transportministeriet har taget initiativer til at sikre en tættere dialog med DSB om den strategiske og økonomiske udvikling i selskabet, og at ministeriet arbejder på, at Kystbanen skal indgå i den kommende trafikkontrakt med DSB. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at DSB har udarbejdet retningslinjer og forretningsgange for indgåelse af koncerninterne handler.

Rigsrevisionen vil fortsat følge udviklingen og orientere Statsrevisorerne om:

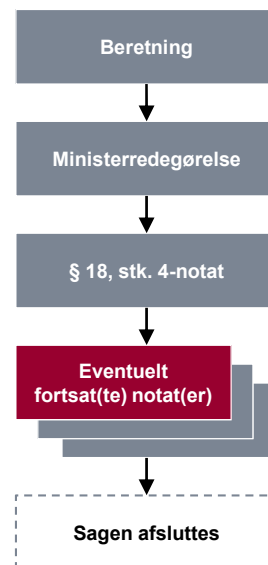
- Transportministeriets arbejde med at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

I. Baggrund

2. Rigsrevisionen afgav i september 2011 en beretning om Kystbanen. Beretningen handlede om økonomien i DSBFirst og udbuddet af togtrafikken på Kystbanen. DSBFirst overtog togdriften på Kystbanen i januar 2009. Beretningen viste, at økonomistyringen i DSBFirst var yderst mangelfuld, og at det økonomiske resultat for DSBFirst Sverige AB og DSBFirst Danmark A/S blev et betydeligt underskud i 2010.

Beretningen viste videre, at formålet med udbuddet af togtrafikken på Kystbanen langt fra var blevet indfriet. Togenes rettidighed på Kystbanen var langt fra målet, og de økonomiske resultater var så negative, at DSBFirst trak sig som operatør i Sverige i december 2011. Der var bl.a. væsentlige meromkostninger til personale og vedligeholdelse af tog. Dertil kom, at økonomistyringen i DSBFirst var yderst mangelfuld. Endvidere var DSBFirst blevet begunstiget i sin samhandel med DSB, hvilket medførte, at revisionen tog forbehold for DSB's regnskab. Spørgsmålet var, om DSB's samhandel og mellemregning med DSBFirst levede op til de særlige krav, der stilles til DSB's konkurrenceudsatte aktiviteter. DSB valgte at genåbne sit regnskab for 2010, så det tog højde for eventuelle tab på DSBFirsts trafikkontrakter og for eventuelle tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte. DSB nedjusterede sit årsresultat med 725 mio. kr.

Sagsforløb for en større undersøgelse



Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

3. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, bemærkede de, at formålet med udbuddet af togtrafikken på Kystbanen langt fra var indfriet. De økonomiske resultater var så negative, at DSBFirst havde fundet det nødvendigt at trække sig som operatør i Sverige allerede i december 2011. Endvidere var togenes rettidighed på Kystbanen fortsat utilfredsstillende lav.

4. Rigsrevisionen udarbejdede i forlængelse af beretningen i oktober 2011 et notat til Statsrevisorerne om DSB. Notatet uddybede en række regnskabstekniske forhold, som ikke ændrede på grundlaget for eller konklusionerne i beretningen om Kystbanen.

5. Som svar på beretningen afgav transportministeren 2 redegørelser til Statsrevisorerne i henholdsvis januar og februar 2012. Heri oplyste ministeren, at ministeren tog beretningens konklusioner og anbefalinger samt Statsrevisorerne bemærkninger til efterretning. Det fremgik også, at DSB's bestyrelse tog Rigsrevisionens beretning til efterretning.

6. På baggrund af ministerredegørelserne afgav Rigsrevisionen i marts 2012 et notat i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, hvori Rigsrevisionens planer for den videre opfølgning på beretningen fremgik. Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for 2010. Det fremgik af notatet, at Rigsrevisionen ville følge udviklingen på følgende områder:

- DSB's samhandelsprojekt og arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen
- det økonomiske resultat for DSB og DSBFirst for 2011
- Europa-Kommissionens fortsatte behandling af en mulig statsstøttesag
- Transportministeriets tilsyn med DSB's økonomi og overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB
- udviklingen i rettidigheden på Kystbanen.

7. Rigsrevisionen afgav som opfølgning på beretningen et notat til Statsrevisorerne i december 2012. Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for 2011. Notatet viste, at DSB havde iværksat en række initiativer i relation til den interne samhandel i DSB-koncernen, at Transportministeriet og DSB havde redegjort tilfredsstillende for udviklingen i det økonomiske resultat for DSB og DSBFirst for 2011, at der endnu ikke var fundet en endelig model for den fremtidige økonomirapportering fra DSB til ministeriet, at der ville blive taget stilling til muligheden for at tilbageføre Kystbanen til DSB i forbindelse med arbejdet med at indgå en ny trafikkontrakt med DSB, og at rettidigheden for Kystbanen var forbedret i de første 8 måneder af 2012 og lå over målsætningen på mindst 90 %. Det fremgik af notatet, at Rigsrevisionen ville følge udviklingen på følgende områder:

- DSB's samhandelsprojekt og arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen
- Transportministeriets tilsyn med DSB og ministeriets overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

8. Rigsrevisionen redegør i dette notat for resultaterne af opfølgningen.

Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk og på www.ft.dk/Statsrevisorerne.

II. Transportministerens initiativer

9. Rigsrevisionen gennemgår i det følgende transportministerens initiativer i forhold til de udestående punkter. Gennemgangen er baseret på brevveksling og gennemgang af dokumentation fra DSB og Transportministeriet.

DSB's samhandelsprojekt

10. Rigsrevisionen og DSB's øvrige eksterne revisorer tog i marts 2011 forbehold i erklæringen vedrørende den udførte forvaltningsrevision på DSB's koncern- og årsregnskab for 2010, fordi DSB's samhandel begunstigede DSBFirst og derfor ikke opfyldte de særlige krav til DSB's konkurrenceudsatte aktiviteter. Det fremgik af beretningen, at DSB primo april 2011 iværksatte et samhandelsprojekt for at følge op på og fjerne årsagerne til forbeholdet. DSB nedsatte en taskforce, som skulle sikre fremdriften i samhandelsprojektet.

Rigsrevisionen kunne i marts 2012 konstatere, at taskforcen endnu ikke havde afsluttet sit arbejde, men at DSB havde indført nye forretningsgange for håndtering af samhandel.

Rigsrevisionen kunne i december 2012 konstatere, at DSB som et resultat af samhandelsprojektet havde udarbejdet en "Politik for intern samhandel i DSB", og at DSB nu var i gang med at forankre arbejdet med forretningsgange for den interne samhandel i DSB. Rigsrevisionen besluttede på den baggrund at følge DSB's fortsatte arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen.

11. I marts 2013 konstaterede Rigsrevisionen, at DSB i fortsættelse af "Politik for intern samhandel i DSB" havde udarbejdet "Retningslinjer for prisfastsættelse af intern handel i DSB", og at DSB var i gang med at udarbejde detaljerede beskrivelser af processer og forretningsgange for kontraktoprettelse med henblik på at implementere interne kontroller.

I november 2013 konstaterede Rigsrevisionen, at DSB's politik for koncernintern samhandel og interne afregningspriser var blevet opdateret i 2013. Det var Rigsrevisionens vurdering, at de udarbejdede politikker og forretningsgange vedrørende kontraktoprettelse var hensigtsmæssige, og vores stikprøvevise gennemgang viste, at aftalerne og afregningen var i overensstemmelse med de vedtagne politikker og retningslinjer.

12. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at DSB har udarbejdet retningslinjer og forretningsgange for indgåelse af koncerninterne handler, og det er vores opfattelse, at punktet kan afsluttes.

13. Som supplement til Rigsrevisionens undersøgelse af DSB's politik for koncernintern samhandel undersøgte DSB's interne revision i 2013, om DSB's grundregistreringer gav mulighed for at foretage en fuldstændig og nøjagtig opgørelse af samhandlen. Intern revision konstaterede, at det nu var muligt via et it-udtræk at specificere den totale interne samhandel. Faciliteten blev færdigudviklet i oktober 2013.

14. DSB's valgte, eksterne revisor (p.t. Ernst & Young) skal afgive en årlig erklæring vedrørende DSB's regnskabsreglement. Erklæringen omfatter en gennemgang af, om DSB's salg af ydelser til eksterne parter uden for den forhandlede trafikkontrakt sker til en pris, der mindst dækker de fulde omkostninger og en rimelig fortjeneste. I erklæringen af 7. marts 2014 tog revisor forbehold for, at DSB's samhandel med andre selskaber i DSB-koncernen og salg af ydelser til koncerneksterne parter i enkelte tilfælde ikke var "dokumenteret sket i overensstemmelse med regnskabsreglementets bestemmelser".

Transportministeriets tilsyn med DSB og overvejelser om driften af Kystbanen

15. Beretningen viste, at DSB ikke havde givet Transportministeriet dækkende oplysninger om DSBFirsts økonomi, selv om ministeriet siden april 2010 gentagne gange anmodede DSB om at forbedre det materiale, som ministeriet anvender for at følge lønsomheden i DSB. Transportministeren bemærkede i sin redegørelse til beretningen, at de samlede erfaringer fra udbuddet af Kystbanen og Øresundstrafikken samt afviklingen af DSB's engagement i den svenske del af Øresundstrafikken gav anledning til at overveje, om den danske del af Øresundstrafikken fortsat burde drives af DSBFirst, eller om den med fordel kunne lægges ind i den forhandlede kontrakt. Rigsrevisionen besluttede på den baggrund at følge, om Transportministeriet modtager dækkende oplysninger til brug for tilsynet med DSB's økonomi, og at følge ministeriets overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

16. Rigsrevisionen kunne i december 2012 konstatere, at Transportministeriet endnu ikke havde fundet en endelig model for den fremtidige økonomirapportering fra DSB til ministeriet. Transportministeriet kunne dog oplyse, at ministeriet gennem det seneste år havde oplevet et betragteligt løft i kvaliteten og mængden af de oplysninger, der tilgik ministeriet om DSB's økonomi. Rigsrevisionen besluttede på den baggrund at følge udviklingen i Transportministeriets tilsyn med DSB.

Rigsrevisionen kunne desuden konstatere, at Transportministeriet ville tage stilling til muligheden for at tilbageføre Kystbanen og/eller Øresundstrafikken til DSB i forbindelse med arbejdet med at indgå en ny kontrakt med DSB om offentlig servicetrafik. Rigsrevisionen besluttede på den baggrund at følge Transportministeriets overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

17. Rigsrevisionen har i beretning til Statsrevisorerne om DSB's økonomi (nr. 15/2013) undersøgt Transportministeriets tilsyn med DSB. Beretningen viste, at Transportministeriet i perioden 2007-2013 fulgte med i DSB's økonomiske udvikling og allerede i 2008 blev opmærksom på selskabets problemer. Men ministeriet handlede ikke tilstrækkeligt på disse problemer. Efter 2011 har ministeriet haft en tættere dialog med DSB om den strategiske og økonomiske udvikling i selskabet.

18. Transportministeren anførte i sin redegørelse, at beretningen understregede behovet for fortsat at føre et tilstrækkeligt tilsyn med DSB, herunder vigtigheden af økonomiopfølgning og kvartalsmøder mellem Transportministeriet og DSB. Ministeren hæftede sig desuden ved konklusionen om, at ministeriet er langt tættere på virksomheden i dag end tidligere. Dette bekræfter ministeren i, at ministeriets tilsynsmodel, hvor kvartalsmøder med bestyrelsen udgør omdrejningspunktet, er et godt udgangspunkt for tilsynet med udviklingen i DSB's økonomi. På baggrund af ministerredegørelserne afgav Rigsrevisionen i juni 2014 et notat til Statsrevisorerne, hvoraf det fremgik, at Rigsrevisionen ville følge op på Transportministeriets tilsyn med DSB's fortsatte arbejde med at effektivisere virksomheden og orientere Statsrevisorerne om resultatet af opfølgningen.

19. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at punktet om, hvorvidt Transportministeriet modtager dækkende oplysninger til brug for tilsynet med DSB, kan afsluttes i tilknytning til beretningen om Kystbanen, da opfølgningen på Transportministeriets tilsyn med DSB vil finde sted i regi af beretningen om DSB's økonomi.

20. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet arbejder på, at Kystbanen skal indgå i den kommende trafikkontrakt med DSB, og at en reintegration af Kystbanen i den forhandlede kontrakt afhænger af, at der indgås en politisk aftale, som støtter op herom. Forhandlinger med DSB pågår stadig. Ministeriet forventer at indgå en ny trafikkontrakt ultimo 2014.

21. Rigsrevisionen vil orientere Statsrevisorerne om den fremtidige drift af Kystbanen, når der foreligger en ny trafikkontrakt.

III. Næste skridt i sagen

22. Rigsrevisionen vil følge udviklingen på følgende område:

- Transportministeriets arbejde med at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

Lone Strøm
