



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om DSB's anskaffelse
og færdiggørelse af IC4- og IC2-tog

Oktober
2012

revision
revision
revision

Vedrører:

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

Transportministerens redegørelse af 3. september 2012

2. oktober 2012

RN A607/12

1. Dette notat handler om de initiativer, som transportministeren har sat i værk som følge af Statsrevisorernes bemærkninger og beretningens indhold og konklusioner. Ministeren har indhentet bemærkninger fra DSB's bestyrelse og har indarbejdet bestyrelsens bemærkninger i sin redegørelse.

Notatet indeholder følgende konklusion:

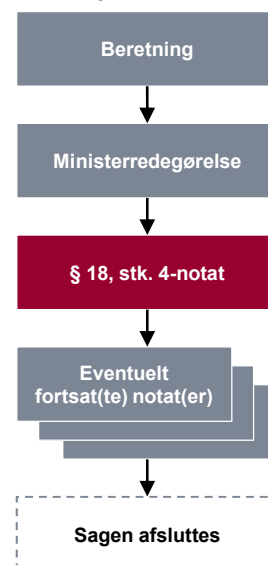
Jeg kan konstatere, at DSB fortsat ikke kan oplyse, hvornår IC4- og IC2-togene kan indsættes i passagertrafikken med den i kontrakterne forudsatte funktionalitet og driftsstabilitet. Jeg har tidligere over for Statsrevisorerne tilkendegivet, at jeg vil foretage en afsluttende undersøgelse, når alle IC4- og IC2-tog er leveret, eller når kontrakterne er ophævet, og et eventuelt retsligt efterspil mellem DSB og AnsaldoBreda er afsluttet. Jeg vil i den afsluttende undersøgelse følge op på DSB's arbejde med at gøre togene færdige, herunder om DSB har udarbejdet et budget og en tidsplan for, hvornår togene lever op til kravene om funktionalitet og driftsstabilitet og kan levere de lovede forbedringer af fjernogs- og regionalogs-trafikken.

På de øvrige områder, som beretningen omfatter, finder jeg, at transportministeren på tilfredsstillende vis redegør for, hvilke initiativer beretningen har givet anledning til. Da jeg vil følge op på DSB's færdiggørelse af togene i en afsluttende undersøgelse, er det derfor min opfattelse, at sagen kan afsluttes.

Jeg bygger min konklusion på følgende:

- Beretningen giver transportministeren anledning til at styrke tilsynet med DSB gennem en ændring af DSB-loven, særligt i forhold til DSB's materielanskaffelser.
- DSB's bestyrelse er overordnet enig i hovedkonklusionerne i beretningen og noterer sig Statsrevisorernes kritik.

Sagsforløb for en større undersøgelse



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

I. Baggrund

2. Jeg afgav i juni 2012 en beretning om DSB's anskaffelse og færdiggørelse af IC4- og IC2-tog. Beretningen handler om, hvordan DSB siden maj 2009 har arbejdet med at anskaffe og færdiggøre IC4- og IC2-tog. Undersøgelsen viste, at DSB som togekøber har taget hurtige og målrettede tiltag for at få AnsaldoBreda til at levere IC4- og IC2-togene til den aftalte tid og i den aftalte kvalitet, men at AnsaldoBreda på trods heraf er forsinket med at levere togene. Undersøgelsen viste også, at DSB Vedligehold som underleverandør og DSB som togproducent ikke fuldt ud har taget de nødvendige tiltag for, at DSB hurtigst muligt kan indsætte de færdige IC4- og IC2-tog i passagertrafikken inden for de økonomiske rammer. Desuden viste undersøgelsen, at DSB formentlig kommer til at afholde væsentligt flere udgifter til at gøre togene færdige og til erstatningsmateriel, end den økonomiske kompensation fra forliget med AnsaldoBreda dækker. DSB kunne ikke oplyse, hvornår DSB forventer at indsætte togene med de funktioner og den driftsstabilitet, som er forudsat. DSB kunne heller ikke oplyse, hvor meget DSB forventer, at det samlet kommer til at koste at gøre togene færdige. Endelig viste undersøgelsen, at Transportministeriet som ejer af DSB ikke har ført et tilfredsstillende overordnet tilsyn med, hvordan DSB anskaffer og færdiggør togene.

3. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, fandt de det utilfredsstillende, at anskaffelsen af IC4- og IC2-togene endnu ikke havde givet de forbedringer af fjern- og regional-togtrafikken, som var tilsigtet. Statsrevisorerne kritiserede, at DSB havde undervurderet opgaven som togproducent. Statsrevisorerne kritiserede også, at DSB ikke vidste, om udgifterne til færdiggørelsen af togene og leje af erstatningsmateriel kunne holdes inden for kompensationen på 2,25 mia. kr., og at DSB på trods heraf i maj 2009 orienterede Transportudvalget om, at man ville anvende 500 mio. kr. af kompensationen på en rettidighedsplan, hvilket ligger helt uden for opgaven med at færdiggøre togene. Desuden kritiserede Statsrevisorerne, at Transportministeriet havde ført et tilsyn med DSB, der var helt utilstrækkeligt i forhold til IC4-/IC2-sagens økonomiske væsentlighed og risici. Ministeriet havde fx ikke fulgt op på, om kompensationen fra AnsaldoBreda kunne dække udgifterne til at gøre togene færdige.

Statsrevisorerne ville følge op på, hvordan Transportministeriet styrker tilsynet med DSB og eventuelt ændrer opgavefordelingen mellem ministeriet og DSB ved materielanskaffelser.

4. Dette notat indeholder min vurdering af de initiativer, som transportministeren har sat i værk som følge af beretningen.

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

II. Gennemgang af transportministerens redegørelse

Transportministeriets tilsyn

5. Beretningen viste, at Transportministeriet som ejer af DSB ikke har ført et tilfredsstillende overordnet tilsyn med, hvordan DSB anskaffer og færdiggør togene. På baggrund af forligets økonomiske væsentlighed og forretningsmæssige karakter burde ministeriet i forbindelse med forliget mellem DSB og AnsaldoBreda i maj 2009 have sikret sig en dybere viden om, hvorvidt grundlaget for DSB's fordeling af kompensationen fra AnsaldoBreda var sikkert. Ministeriet har endvidere ikke efterfølgende løbende fulgt op på, om DSB's anvendelse af kompensationen kunne dække udgifterne til at gøre togene færdige.

6. Transportministeren oplyser i redegørelsen, at Transportministeriet udøver tilsyn med DSB både som ejer og som trafik køber. Ejertilsynet skal udøves i overensstemmelse med DSB-loven. Loven indebærer, at ministerens tilsyn med DSB skal foregå gennem bestyrelsen, der – bortset fra de medarbejdervalgte repræsentanter – er valgt af ministeren. Bestyrelsens formand og næstformand er efter loven forpligtet til at orientere ministeren om sager af væsentlig betydning.

Ministeren oplyser, at 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. I forhold til forliget mellem DSB og AnsaldoBreda er ministeren enig i, at Transportministeriet burde have fulgt yderligere op i forhold til spørgsmålet om DSB's anvendelse af kompensationen.

Det er imidlertid ministerens 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 ved fremtidige materielanskaffelser. Ministeren oplyser, at beretningen på den baggrund giver anledning til markant at styrke ministeriets tilsyn med DSB som trafikfører, særligt i forhold til DSB's materielanskaffelser.

Ministeren vil derfor søge DSB-loven ændret, så den hjemler et særskilt tilsyn som led i en samlet ændring af procedurene for DSB's indkøb af nye tog. Lovforslaget indebærer, at ministeren fører et særskilt tilsyn med investeringer i rullende materiel, hvor DSB's beslutninger om udbudsmateriale og om indgåelse af kontrakt godkendes af ministeren, før det bliver iværksat. Til brug for ministerens godkendelse skal ministeriet indhente en ekstern kvalitets sikring af DSB's beslutninger. Investeringer på over 100 mio. kr. skal også efter de regler, der gælder i dag, forelægges Finansudvalget til godkendelse. Med den foreslåede lovændring skal DSB – som led i, at ministeren forelægger sagen for Finansudvalget – desuden redegøre for, hvordan den påtænkte investering passer ind i en langsigtet strategi for materielanskaffelser.

Ministeren forventer at fremsætte forslag til ændring af DSB-loven i den kommende folketingsamling.

7. Jeg kan konstatere, at Transportministeriet har haft forslag om ændring af DSB-loven i høring i sommeren 2012. Forslaget indeholder i overensstemmelse med transportministerens redegørelse en ændret fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel.

8. Jeg finder det tilfredsstillende, at transportministeren vil styrke tilsynet med DSB's materielanskaffelser og vil ændre opgavefordelingen mellem DSB og Transportministeriet i forbindelse med materielanskaffelser. Det er derfor min opfattelse, at dette punkt kan afsluttes.

DSB's færdiggørelse af togene

9. Beretningen viste, at DSB som togproducent ikke har planlagt, hvordan DSB vil færdiggøre IC4- og IC2-togene på en tilfredsstillende måde, fordi DSB har undervurderet opgavens omfang, kompleksitet og økonomi. Beretningen viste også, at DSB ikke kunne oplyse, hvornår DSB kan indsætte alle de færdige tog i passagertrafikken, eller hvad det samlet set kommer til at koste DSB at gøre togene færdige.

10. Det fremgår af DSB's bestyrelses bemærkninger i transportministerens redegørelse, at DSB overordnet er enig med hovedkonklusionen i beretningen, og bestyrelsen noterer sig Statsrevisorernes kritik af, at IC4- og IC2-togene endnu ikke har givet de tilsigtede forbedringer af fjerntogs- og regionaltogetrafikken. DSB anerkender, at den opgave, DSB påtog sig i maj 2009, efterfølgende har vist sig at være større end forudsat ved indgåelsen af forliget med AnsaldoBreda. DSB vil tage skridt til at tage hånd om de rejste kritikpunkter.

11. Det fremgår videre af bestyrelsens bemærkninger, at DSB fortsat ikke kan oplyse, hvornår togene kan indsættes i passagertrafikken med den i kontrakterne forudsatte funktionalitet og driftsstabilitet. Det skyldes, 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.

12. Det fremgik af beretningen, at DSB ved forliget med AnsaldoBreda i maj 2009 påtog sig ansvaret for at gøre IC4- og IC2-togene færdige. Det fremgår af DSB's orientering til Transportudvalget om forliget i maj 2009, at det var DSB's opfattelse, at IC4- og IC2-togene – efter DSB havde gjort dem færdige – ville blive endnu bedre og mere velfungerende end de tog, som DSB kunne kræve, at AnsaldoBreda leverede. Det fremgår også af orienteringen, at AnsaldoBredas kompensation til DSB i forbindelse med forliget kunne dække udgifter til at færdiggøre togene og leje erstatningsmateriel.

Det er efter min opfattelse vigtigt, at DSB hurtigt danner sig et tilstrækkeligt overblik over det arbejde, der stadig udestår på IC4- og IC2-togene, og på den baggrund udarbejder en tidsplan for, hvornår projektet afsluttes, og en vurdering af de resterende udgifter. Det skyldes for det første, at DSB uden et endeligt budget ikke kan vurdere, hvor meget mere end kompensationen fra AnsaldoBreda færdiggørelsen af togene og leje af erstatningsmateriel kommer til at koste. Det skyldes for det andet, at DSB uden en tidsplan for, hvornår togenes funktionalitet og driftsstabilitet lever op til kravene, ikke ved, hvornår togene kan levere de tilsluttede forbedringer af fjerntogs- og regionaltogstrafikken.

Jeg tilkendegav i notater til Statsrevisorerne om beretning nr. 3/06 om anskaffelse af IC4-tog og beretning nr. 9/06 om forbedringer af Svendborgbanen, at jeg ville foretage en afsluttende undersøgelse, når alle IC4- og IC2-tog var leveret, eller når kontrakterne var ophævet og et eventuelt retsligt efterspil mellem DSB og AnsaldoBreda er afsluttet. Jeg vil i den afsluttende undersøgelse følge op på DSB's arbejde med at gøre togene færdige, herunder om DSB har udarbejdet et budget og en tidsplan for, hvornår togene lever op til kravene om funktionalitet og driftsstabilitet og kan levere de lovede forbedringer af fjerntogs- og regionaltogstrafikken.

III. Næste skridt i sagen

13. Da transportministeren har igangsat væsentlige initiativer på tilsynsområdet, og da DSB's arbejde med at færdiggøre IC4- og IC2-togene vil indgå i en afsluttende undersøgelse af anskaffelsen af IC4- og IC2-tog, er det min opfattelse, at sagen kan afsluttes.

Lone Strøm