

MINISTEREN

Dato 1. marts 2007  
J. nr. 013-000041  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Statsrevisoratet  
Christiansborg  
1240 København K

## **Redegørelse til statsrevisorerne vedr. beretning 3/06 om anskaffelse af IC4-tog**

Under henvisning til brev af 22. december 2006 fra Statsrevisoratet fremsender jeg hermed en redegørelse for de foranstaltning og overvejelser, som beretning 3/06 om anskaffelsen af IC4-tog giver anledning til.

### 1) Transport- og Energiministeriets kontrakt med DSB og ansvaret for leje af erstatningsmateriel.

Rigsrevisionen anbefaler i beretningen, at Transport- og Energiministeriets kontrakter med DSB fremover udformes, så de i højere grad fremmer DSB som en forretnings- og kundeorienteret virksomhed. Jeg har forstået, at denne anbefaling primært begrundes med, at den nugældende kontrakt ikke pålægger DSB at leje erstatningsmateriel i tilfælde af forsinkelser i leverancen af nyt materiel, hvilket efter Rigsrevisionens opfattelse ville have været hensigtsmæssigt. På den baggrund vil jeg i løbet af første halvår 2007 drøfte med DSB og ordførerne fra forligspartierne (V, K, R og DF), om man bør foretage ændringer i kontrakterne med DSB – og i givet fald hvilke ændringer der bør foretages – så kontrakterne i endnu højere grad fremmer DSB som en forretnings- og kundeorienteret virksomhed og så DSB bliver pålagt at leve op til det i kontrakten fastlagte trafikomfang ved forsinkelser i materielle leverancerne.

Det er dog min umiddelbare vurdering, at det vil være u hensigtsmæssigt at pålægge DSB at leje erstatningsmateriel ved leveranceforsinkelser uden på forhånd at vide, hvad prisen for denne leje ville være. Man vil risikere, at den forpligtigelse, der pålægges DSB, vil være uforholdsmæssig dyr i forhold til de forbedringer i trafikken, der opnås.

I den forbindelse skal der henvises til Statsrevisorernes bemærkninger, hvoraf det fremgår, at man finder det utilfredsstillende, at DSB's vurderinger af AnsaldoBredas leveringsplaner har været for optimistiske, da det har medvirket til, at Folketinget i 2004 besluttede ikke at leje erstatningsmateriel med deraf følgende dårligere betjening af togpassagererne.

Det er min vurdering, at DSB vanskeligt vil kunne basere sig på andet end de leveringsplaner, man var enige med den italienske leverandør AnsaldoBreda om. Såfremt ministeriet - på baggrund af oplysninger fra DSB – havde vurderet, at AnsaldoBredas leveringsplaner ikke var realistiske, og på den baggrund



havde anbefalet Folketinget at leje erstatningsmateriel, så ville incitamentet for AnsaldoBreda til at levere i henhold til leveringsplanerne selvsagt blive formindsket væsentligt. Alene af den årsag ville det kunne have været uhensigtsmæssigt at betvivle AnsaldoBredas leveringsplaner.

#### Vedr. tilførsel af midler til DSB:

Det fremgår af statsrevisorernes bemærkning til beretning 3/06, at: "Statsrevisorerne kritiserer endvidere Transport- og Energiministeriets håndtering af de økonomiske konsekvenser af leveringsforsinkelserne, som har været for favorabel over for DSB. DSB har bl.a. fået overført 104 mio. kr. til dækning af renter og afskrivninger på IC4-togene, selv om udgifterne ikke var afholdt, ligesom DSB har beholdt leverandørens bod på 225 mio. kr. uden at skulle betale for fx ekstra udgifter til leje af tog."

Det er korrekt, at DSB har modtaget betalingen på 104,2 mio. kr. til dækning af renter og afskrivninger i forbindelse med kontrakten for perioden 2000-2004 og jeg er enig i, at der burde være indarbejdet en klausul i denne kontrakt, der korrigerede kontraktbetalingen ved forsinkelser i IC4 leverancen.

Der skal i den forbindelse gøres opmærksom på, at da DSB har modtaget 104,2 mio. kr., så bidrager dette beløb også til DSB's overskud. Da halvdelen af DSB's overskud efter skat udbetales til staten som ordinære udbytte betyder det, at under forudsætning af en skattebetaling på 30 %, så har staten modtaget ca. 36,5 mio. kr. af kontraktbetalingen på 104,2 mio. kr. som ordinært udbytte og 31,3 mio. kr. i skat svarende til i alt 67,8 mio. kr.

Dertil kommer at der i regnskabet for 2004 (det sidste år af første trafikkontrakt) blev betalt et ekstraordinært udbytte på 404 mio. kr.

På den baggrund mener jeg ikke, at der er grundlag for at antage, at DSB har opnået og beholdt en uberettiget berigelse.

For så vidt angår den foreløbige godtgørelse på 225 mio. kr., som DSB har fået af AnsaldoBreda, skal det bemærkes, at denne bod overføres til staten via udbyttebetaling. Dette sker som led i Trafikaftalen for 2007, hvor boden medgår til finansiering af genopretning af skinnenettet. Det fremgår således af finansloven for 2007, at: "*I forbindelse med ændringsforslaget er der foretaget en fornyet vurdering af den forventede udbytte fra DSB blandt andet på baggrund af den foreløbige bod, DSB i november 2005 har modtaget fra AnsaldoBreda på grund af den forsinkede levering af IC4- og IC2-tog samt forventet ejendoms- og arealsalg. Der er budgetteret et øget ordinært udbytte på 142,0 mio. kr. i 2007, 20,7 mio. kr. i 2008 og 7,8 mio. kr. i 2009. Derudover er der budgetteret et øget ekstraordinært udbytte på 90 mio. kr. i 2007. Det øgede udbytte medgår til finansiering af initiativerne i Aftale om Trafik for 2007 af 26. oktober 2006 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre*".



Baggrunden for boden er at kompensere køber, altså DSB, for meromkostninger i forbindelse med forsinkelsen.

Det er på den baggrund min opfattelse, at de midler, der omtales i statsrevisorerne bemærkninger og i Rigsrevisionens beretning, er blevet tilbageført til statskassen, og at der derfor ikke er grundlag for at antage, at DSB har opnået og beholdt en uberettiget berigelse som følge af leveranceforsinkelserne.

### Vedr. orientering af Folketinget

Rigsrevisionen anfører, at min orientering af Folketinget generelt har været rettidig og dækkende, men at den i 3 tilfælde kunne have været bedre. Dette tager jeg til efterretning, idet jeg dog skal bemærke følgende:

#### *Vedr. manglende orientering i 2003:*

Det fremgår af beretning 3/06, at DSB den 30. januar 2003 oplyste Transport- og Energiministeriet om, at man havde accepteret en senere levering af de første IC4 tog til ultimo 2003. Folketinget blev dog først orienteret herom i december 2003. Rigsrevisionen finder, at denne orientering burde have fundet sted tidligere.

Jeg er enig i, at Folketinget burde have været orienteret om forsinkelserne i IC4 leverancen tidligere. Jeg skal dog gøre opmærksom på, at DSB den 30. januar 2003 alene oplyste, at man forventede, at leveringen af de første tog ville blive forsinket. Det fremgik imidlertid ikke, at forventningerne til indsættelsestidspunktet var udskudt. Der var således ikke tale om en forsinkelse, der ville få nogen reel betydning overfor passagererne, for så vidt angår serviceforbedringerne i medfør af indsættelsen af IC4 togene. Af akt 113 af 28. november 2000 om indkøb af IC4 togene fremgår det: *"at de første køreplansændringer baseret på det nye materiel kan ske primo 2004, og udmøntningen forventes fuldt implementeret primo 2006"*. Trafikudvidelserne, der fremgår af aktstykket og DSB kontrakten for 2005-2014, er netop afhængige af tidspunkterne for indsættelse af det moderne materiel, mens det i den sammenhæng er mindre relevant, hvornår de første tog leveres.

Det skal desuden bemærkes, at det bl.a. fremgår af svaret på spørgsmål 140 til Trafikudvalget af 15. januar 2003, at: *"I takt med at DSB i perioden 2003-2006 får leveret nye tog til fjerntrafikken (de såkaldte IC4 tog) vil det blive muligt at erstatte de sidste røde vogne med IC3-togsæt. Således vil der fra 2006 udelukkende blive brugt moderne tog på Sydbanen"*. Den leveringsperiode, der er angivet i dette svar, stemmer efter min opfattelse overens med DSB's oplysninger i brev af 30. januar 2003, hvoraf det fremgår, at de første tog forventedes leveret ultimo 2003.

#### *Vedr. orientering i akt 113 af 28/11 2000*



Rigsrevisionen anfører, at akt 113 af 28. november 2000 vedr. indkøb af IC4 togene burde have indeholdt uddybende vurderinger af sikkerheden for leveringstidspunktet.

Jeg skal medgive, at det havde været hensigtsmæssigt, hvis aktstykket havde indeholdt sådanne uddybende vurderinger. Jeg skal dog samtidig henlede opmærksomheden på, at der i akt 113 af 28. november 2000 er søgt taget forbehold for eventuelle forsinkelser i de angivne tidsrammer, der fremgår af aktstykket. Eksempler fra aktstykket er:

- Leverance af de første 1-2 togsæt vil tidligst kunne forventes ved udgangen af 2002.
- Resten af dieseltogsættene forventes leveret over perioden 2003-2005.....
- .... Og udmøntningen forventes fuldt implementeret primo 2006.

*Vedr. orientering i akt 112 af 24/3 2004*

Rigsrevisionen anfører, at det havde været hensigtsmæssigt, hvis det havde været nævnt specifikt i akt 112 af 24/3 2004, at trafikydelsen i kontrakten mellem ministeriet og DSB for perioden 2005-2014 indeholder en udskydelse af de forudsatte trafikudvidelser som følge af forsinkelsen i IC4 leverancen.

Jeg skal hertil bemærke, at det fremgår af akt 112 af 24/3 2004, at: *"DSB's trafikbetjening vil nå sit maksimale omfang i 2006 efter indførelse af alle DSB's nye tog"*. Det fremgår endvidere: *"Det indgår desuden i kontrakterne med DSB og DSB S-tog a/s, at der vil blive foretaget en regulering af kontraktbetalingen ved en eventuel forsinket levering af nyt materiel..... En eventuel reduktion i kontraktbetalingen som følge af leveranceforsinkelser tilfalder statskassen, idet det vil blive vurderet, hvorvidt de frigivne midler skal disponeres til f.eks. leje af erstatningsmateriel"*. Dette understøttes af af pkt. 1.3.2. i DSB kontrakten for 2005 – 2014, som i øvrigt var vedlagt akt 112 af 24/3 2004, at: *"Tabel 3 i bilag 1 angiver en udvidet trafikbetjening, som DSB skal udføre i perioden fra 11. december 2005 til 31. december 2014, men som kan falde bort efter køreplansskiftet i december 2009, jf. pkt. 1.3.3. Starttidspunktet afhænger af, at DSB råder over tilstrækkeligt mange tog, jf. leveringsplanen for nye tog omtalt i pkt. 1.10.3."*

Det er på den baggrund min opfattelse, at der såvel i akt 112 af 24/3 2004 som i DSB kontrakten er gjort opmærksom på, at forsinkelsen i leveringen af IC4 togene kunne medføre en udskydelse af starttidspunktet for trafikforøgelsen og en udskydelse af det maksimale trafikomfang og de økonomiske konsekvenser heraf.

En kopi af denne skrivelse er fremsendt til Rigsrevisor, Landgreven 4, Postboks 9009, 1022 København K.



Med venlig hilsen

Side 5/5

Flemming Hansen