

Trafikudvalget (2. samling)
TRU alm. del - Bilag 401
Offentligt

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Transport- og Energiministeriet [mailto:abonnement@trm.dk]
Sendt: 21. september 2005 13:31
Til: Jesper Thinghuus
Emne: Abonnementbesked fra Transport- og Energiministeriet

Der er lagt en nyhed op på Transport- og Energiministeriets hjemmeside -
<http://www.trm.dk/>.
Nyheden er blevet tildelt følgende kategorier:

Jernbaner
Ministeren/Departementet

Nyheden vises nedenfor.

Med venlig hilsen
Transport- og Energiministeriet

Du kan afmelde nyheder fra Transport- og Energiministeriet på
<http://www.trm.dk/sw43913.asp>

Nyheden vises nedenfor.

Med venlig hilsen
Transport- og Energiministeriet

Du kan afmelde nyheder fra Transport- og Energiministeriet på
<http://www.trm.dk/sw654.asp>

Spørgsmål: Der ønskes en redegørelse for og drøftelse af Rigsrevisionens beretning om
Banedanmark, herunder hvad ministeren videre agter at foretage sig i sagen.

Det talte ord gælder

Indledning

Finansudvalget har bedt mig redegøre for Rigsrevisionens beretning om Banedanmark, og
fortælle nærmere om, hvad jeg vil foretage mig på baggrund af Rigsrevisionens kritik.

Jeg er glad for at få denne lejlighed til at fremlægge min redegørelse om rapporten og
de konsekvenser, som jeg mener den må få.

Da jeg sidst var i samråd i Finansudvalget i april måned oplyste udvalget, at udvalget
ville bede Rigsrevisionen se på håndteringen af aktstykkerne vedr. Banedanmark. Det
er jeg - som jeg også sagde i april - tilfreds med. Der skal være orden i sagerne, og
hvis ikke det er tilfældet, må man finde ud af, hvad der er i vejen. Næste skridt vil
være, at jeg sørger for, at der bliver rettet op på det, der ikke er godt nok.

Min redegørelse vil være opbygget på følgende måde: For det første vil jeg forklare
baggrunden for organiseringen af departementets tilsyn med Banedanmark.

For det andet vil jeg gennemgå de 6 sager og forklare udvalget, hvorfor vi gjorde, som
vi gjorde, og hvordan vi må vurdere Rigsrevisionens kritik.

Endelig vil jeg for det tredje gøre rede for, hvad der er gjort for at skærpe tilsynet
med Banedanmark, og hvad der vil blive gjort yderligere i den kommende tid.

Jeg vil bede om udvalgets forståelse for, at det bliver en ganske lang redegørelse. Der er tale om en kritik, som jeg tager meget alvorligt, og det kræver fornuftige forklaringer og gode svar.

1. Baggrunden for tilrettelæggelsen af tilsynet med Banedanmark

For så vidt angår baggrunden for tilrettelæggelsen af tilsynet med Banedanmark vil jeg tage udgangspunkt i den udvikling, der er sket på området i min tid som minister. Det vil sige den tid, hvor Banestyrelsen er blevet til det nuværende Banedanmark.

Som vi alle ved, har jernbanen siden midten af halvfemserne undergået en gennemgribende forandring. Først blev de tidligere Danske Stats Baner splittet op i en række dele, bl.a. jernbanevirksomheden DSB og infrastrukturforvalteren Banestyrelsen. I 2003 skete endnu en opsplitning da Trafikstyrelsen blev oprettet som jernbanemyndighed og Banedanmark som produktionsvirksomhed.

Der har helt fra Banestyrelsens etablering været behov for at arbejde med styringen af økonomi og anlægsprojekter. Det har Rigsrevisionen i flere beretninger peget på.

Vi har arbejdet på at sikre gode rammer for økonomi- og produktionsstyring bl.a. ved at rendyrke og forenkle Banedanmarks opgaveportefølje. Myndighedsopgaverne og de politisk orienterede planlægningsopgaver er derfor udskilt fra Banedanmark. Det var netop denne forenkling, som var baggrunden for den lov, som Folketinget vedtog i 2003 om Banedanmark.

Med denne lovgivning, der blev vedtaget med tilslutning fra alle Folketingets partier på nær Enhedslisten, blev det lagt fast, at Banedanmark var en produktionsvirksomhed, men også en ganske særlig type virksomhed, som skulle styres både som et selskab og som en statsvirksomhed.

Som selskab skulle Banedanmark have en bestyrelse og efter en overgangsperiode skulle bestyrelsen gives beføjelse til at være Banedanmarks egentlige øverste ledelse.

Som statsvirksomhed var det forudsat, at Banedanmark skulle være bevillingsstyret via finansloven, fordi Banedanmark har én hovedfinansieringskilde - nemlig de bevillinger som Folketinget tildeler virksomheden.

Sådan er ingen andre virksomheder eller styrelser under mit ministerområde i dag organiseret. Men formålet med den særlige organisering var at målrette indsatsen mod de særlige problemer, der havde vist sig vedr. Banestyrelsen.

I loven er det også bestemt, at der skulle udarbejdes en kontrakt mellem Banedanmark og departementet. Kontrakten beskriver blandt andet, hvilke trafikale ydelser Banedanmarks net skal levere, og den stiller krav til udviklingen i tilstanden på jernbanenettet.

Som det vil fremgå af min gennemgang, har vi forsøgt at skabe grundlag for forbedring af de forhold, der er kritiseret. Men Rigsrevisionens beretning siger, at det ikke er godt nok, og kritikken giver anledning til at gennemtænke vores styring af Banedanmark igen.

Dels må vi overveje, om Banedanmarks nuværende styringsmæssige "set up" er det rigtige. Dels må vi styrke vore egne systemer og procedurer for at føre tilsyn med Banedanmark.

For så vidt angår det styringsmæssige "set up" er det mit mål, at der snarest sker en afklaring af bestyrelsens fremtidige rolle.

Der er efter min mening ingen tvivl om, at vi må væk fra den nuværende overgangsperiode med en rådgivende bestyrelse, når vanskelighederne i Banedanmark er så store, som de er. Om det så indebærer, at bestyrelsen skal afvikles, eller om den skal gøres ansvarshavende, det arbejder vi i øjeblikket på at få afklaret og præciseret. Mit synspunkt er, at vi skal have en ansvarshavende bestyrelse.

I dag vil jeg koncentrere mig om vores tilsyn med Banedanmark.

Departementets tilsyn

Departementet fører tilsyn med ministeriets styrelser og selskaber på et eller flere

af 3 områder:

tilsynet med, om styrelser og selskaber overholder de bevillinger de er underlagt tilsynet med, at styrelser og selskaber leverer den produktion de forudsættes at levere tilsynet med, at styrelser og selskaber er veldrevne og, hvis de ikke er det, at de udvikler forudsætningerne for at blive det.

For ministerområdets institutioner på finansloven er der normalt 2 tilsynsmodeller, nemlig bevillingstilsynet via finanslov, rammeredegørelser osv. og tilsynet via resultatkontrakter, hvor der sættes mål for institutionens produktion og udvikling.

Ministeriet fører tilsyn med Banedanmark ved hjælp af begge modeller, men derudover er der for Banedanmark tilføjet et yderligere tilsyn, som vi ikke fører med vores andre styrelser, nemlig tilsynet centreret om bestyrelsen og de tilhørende kvartalsmøder. I ministeriet kalder vi det et selskabstilsyn, fordi det svarer til det tilsyn, der føres med vores selskaber.

Jeg synes der er grund til at gå nærmere ind i dette tilsyn omkring bestyrelsen. Det er min vurdering, at netop skiftet i vores tilsynsfilosofi er en del af forklaringen på den kritiserede sagshåndtering. Også selvom det skete for at understøtte den ny rådgivende bestyrelses platform og arbejde i virksomheden.

Men lad mig først forklare hvordan de 3 tilsyn fungerer for Banedanmark.

Det første tilsyn, Finanslovstilsynet, tager udgangspunkt i departementets tilsyn med Banedanmark som finanslovsinstitution.

Banedanmark er i bevillingsmæssig henseende en traditionel statsvirksomhed, der er underlagt de samme budget- og bevillingsregler som andre statsvirksomheder.

Departementet skal derfor føre tilsyn med, at bevillingerne og bevillingsreglerne overholdes. Departementet skal forelægge aktstykker for Folketingets Finansudvalg, når dette er nødvendigt. Og departementet skal sikre, at de oplysninger, der tilgår Folketingets Finansudvalg via aktstykker, er korrekte.

Departementets tilsyn med bevillingsopfølgning er baseret på en kendt tilsynsmetode med 3 årlige rammeredegørelser med status for bevillingsoverholdelse og aktstykker og løbende opfølgning herpå. Hertil kommer tilsynet i forbindelse med udarbejdelsen af finanslovsforslag samt årsrapporter, hvori også indgår bevillingsafregninger.

Det andet tilsyn, vi anvender i forhold til Banedanmark, tager udgangspunkt i den kontrakt der er indgået mellem Transport- og Energiministeriets departement og Banedanmark om forvaltning af statens jernbaneinfrastruktur i perioden 2005 - 2006. Denne kontrakt blev indgået i foråret 2005.

Kontrakten udmønter den politiske rammeaftale fra 2003, og i modsætning til den tidligere resultatkontrakt med Banestyrelsen indgår der i kontrakten konkrete krav til jernbanenettets ydeevne og til jernbanenettets tilstand.

Der er imidlertid en utilstrækkelig viden i Banedanmark om tilstanden på det samlede net. Der stilles derfor i kontrakten krav om udvikling af et system, det såkaldte "asset management system", der vil gøre det muligt at foretage opgørelser af Banedanmarks anlæg og dets tilstand.

Formålet med departementets tilsyn på dette område er at sikre, at Banedanmark lever op til såvel det trafikale ydelseskrav som kravet til udviklingen i tilstanden på nettet sådan som det er beskrevet i Trafikaftalen fra november 2003.

Konkret modtager vi årligt en afrapportering om Banedanmarks opfyldelse af kontraktens ydelsesspecifikation. Halvårligt modtager vi status på Banedanmarks anlægsprojekter, og kvartalsvis modtager vi rapportering om Banedanmarks regularitet. Vi kan desuden kræve uvildige auditeringer af, om kontraktens krav er opfyldt. Det er indtil videre sket i forhold til arbejdet med "asset management" - systemet, hvor det engelske konsulentfirma Scott Wilson foretager en auditering.

Opsummerende kan det siges, at kontrakten indeholder krav til, hvad Banedanmark skal levere for bevillingen på finansloven, men den indeholder også krav der understøtter udviklingen af virksomheden. Dermed understøtter kontrakten og kontraktopfølgningen de 2 øvrige tilsynsområder, nemlig finanslovstilsynet og virksomhedstilsynet.

I marts 2004 tilføjede vi det tredje tilsyn der tager udgangspunkt i tilsynet af Banedanmark som virksomhed. Dette tilsyn indgik, før Banedanmark blev en virksomhed

med en bestyrelse, som en del af tilsynet med resultatkontrakten, hvilket svarer til hvad der er gældende for tilsynet med vores styrelser.

I forlængelse af Folketingets beslutning om at rendyrke Banedanmarks opgaveportefølje blev der som nævnt truffet beslutning om, at Banedanmark skulle have en bestyrelse.

Formålet var at styrke ledelsen. Tilsynet med om virksomheden er veldrevet og udvikler forudsætningerne for at blive veldrevet, baseres på et særskilt selskabstilsyn. Det er centreret omkring kvartalsmøder mellem transport- og energiministeren og formandskabet for bestyrelsen samt den administrerende direktør.

Denne metode tager udgangspunkt i det tilsyn vi anvender over for aktieselskaber og aktieselskabslignende selskaber. Det vil sige f.eks. det tilsyn, vi fører med DSB og Bornholmstrafikken A/S. Her foregår departementets tilsyn med forhold vedr. selskabets udvikling med bestyrelsen som omdrejningspunkt. Baggrunden for at indrette sig sådan er beskrevet i den rapport, som Transport- og Energiministeriet udarbejdede sammen med Finansministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet i 2003, som hedder "Staten som aktionær".

Når denne metode blev valgt skyldes det dels, at den har fungeret godt overfor selskaberne på ministerområdet. Dels vurderede vi, at den ville understøtte bestyrelsens platform i Banedanmark.

Formålet var, at bestyrelsen derved skulle få de bedste forudsætninger for at tage fat på de fundamentale og alvorlige problemer i Banedanmark.

Når jeg skitserer disse tilsynsmetoder er det fordi vi i dag må erkende, at vi endte med at forlade os mere på denne del af tilsynet med Banedanmark, end den kunne bære.

Vi formåede ikke at skelne skarpt nok mellem de behov, der er for økonomiopfølgning i forhold til selskaberne på ministerområdet - og som godt kan centreres omkring selskabsmetoden med kvartalsmøderne - og de behov, der er for bevillingsopfølgning overfor Banedanmark, og som - har det vist sig - ikke kan centreres omkring selskabsmetoden. Dette er, vurderer vi i dag, ikke en god metode, når der er utryghed om økonomistyringen i virksomheden.

I vores bestræbelser på at understøtte bestyrelsen er vi endt med at håndtere en for stor del af vores tilsyn omkring kvartalsmøderne. Banedanmark er fortsat underlagt traditionel bevillingsstyring. Og der finder fortsat en opfølgning sted via finansloven, rammeredegørelser, aktstykkebehandling mv. Men det store fokus på selskabsmodellen har ikke ført til den skærpelse af departementets tilsyn med bevillingsoverholdelse og med sikring af korrekt og rettidig information af Finansudvalget i forbindelse med aktstykker mv., som der er brug for.

Vi har således overbebyrdet selskabsmodellen, og reelt placeret en del af vores tilsynsforpligtelse hos bestyrelsen, hvilket bestyrelsen ikke har haft de optimale forudsætninger for at håndtere, fordi den kun har været rådgivende.

Det har hidtil været vores opfattelse, at introduktionen af den tredje tilsynsmetode oven på de eksisterende to tilsynsmetoder var en skærpelse af det samlede tilsyn med Banedanmark, også selvom Banedanmark ved konstitueringen af bestyrelsen udtrådte af departementets koncernledelse og ledelsesinformationssystem. Men vi må erkende, at det ikke blev en skærpelse, for de forskellige former for tilsyn er kommet til at skygge for hinanden og derfor blev det ikke - som tiltænkt - en styrkelse.

Et eksempel herpå har været vores opfølgning på den såkaldte 360 mio. kr. pulje, der kritiseres af Rigsrevisionen. Vores opfølgning på denne pulje var ikke intensiv nok, bl.a. fordi vi forventede, at vi ville høre om det fra Banedanmark, hvis ikke alt gik som det skulle. Alt gik imidlertid ikke som det skulle, men det vidste vi ikke, fordi vi ikke fulgte nok op på den bevilling, som Finansudvalget havde givet Banedanmark.

Det kan konstateres, at vi - som det også påpeges af Rigsrevisionen - burde have taget initiativer til at skærpe det direkte tilsyn med Banedanmarks bevillingsoverholdelse i erkendelse af Banedanmarks mange økonomistyringsproblemer.

Dette skete ikke, og det skal jeg over for Finansudvalget beklage.

Jeg har over for mit departement og Banedanmark klart tilkendegivet, at der ikke har været gjort et godt nok stykke arbejde. Jeg har understreget, at der nu skal gøres alt for at forbedre procedurerne.

Jeg vil senere gennemgå de konkrete initiativer vi har taget - og planlægger at gennemføre i den kommende tid - vedr. en styrkelse af særligt finanslovstilsynet med Banedanmark, men først vil jeg i lyset af ovenstående overordnede betragtninger forholde mig til de konkrete sager, hvor Rigsrevisionen udtaler en kritik af departementet.

2. De 7 sager

Rigsrevisionens beretning omtaler 7 af de 21 aktstykker vedr. Banedanmark, Transport- og Energiministeriet i perioden 2003-2005 sendte til Finansudvalget.

Da Rigsrevisionen kritiserer departementets sagsbehandling i 6 af de 7 omtalte sager, vil det være naturligt at gennemgå de sager, der er kritiseret. I det følgende vil jeg gennemgå departementets behandling af de 6 sager og hvilke overvejelser departementet gjorde sig om de 6 sager. Derefter vil jeg vende tilbage til, hvad vi så gør for at stramme op på tilsynet med Banedanmark.

Sag nr. 1 omhandler overskridelsen af den negative udsvingsgrænse på § 28.63.05 med 60,9 mio. kr. i 2004. Rigsrevisionen kritiserer departementet for ikke at have fulgt grundigt nok op på udviklingen via finanslovstilsynet trods det forhold, at vi allerede i maj måned 2004 vidste, at Banedanmark opererede i det negative udsvingsområder. Rigsrevisionen kritiserer departementet for at have ført et for overordnet tilsyn baseret på selskabstilsynet.

Denne sag er måske det bedste eksempel på, at vi i for høj grad gjorde bestyrelsen og kvartalsmøderne til omdrejningspunktet for vores tilsyn med Banedanmark.

Jeg vil gerne bemærke, at departementet nøje fulgte Banedanmarks økonomi i tilknytning til rammeredegørelserne. I forbindelse med rammeredegørelserne modtog ministeriet information fra Banedanmark om forbrug over udsvingsgrænsen - i april på 66 mio. kr. - i september 121 mio. kr. - og i november 122 mio. kr. Det maksimale udsving måtte være på 135 mio. kr. Banedanmarks udsving endte med at være 196 mio. kr.

Det skal hertil tilføjes, at Banedanmark notorisk i tidligere år havde realiseret et lavere forbrug ved udgangen af året end det der blev indmeldt på rammeredegørelserne.

I forbindelse med kvartalsmødet den 17. juni 2004, hvor Banedanmark indmeldte det forventede forbrug på kontoen, blev det fra min side påpeget og fastslået, at der ikke var overensstemmelse mellem budgettallene og de bevillinger, der fremgik af finansloven.

Dette forhold var fortsat et problem i forbindelse med rapporteringen til kvartalsmødet i september 2004. Derfor blev det også på det pågældende møde fra ministeriets side kraftigt indskærpet, at Banedanmarks rapportering skulle tage udgangspunkt i de bevillingsmæssige rammer og ikke interne budgetforudsætninger i Banedanmark.

I forbindelse med det ekstraordinære kvartalsmøde med Banedanmark i nov. 2004 - som blev indkaldt på grund af de mange store udeståender på Banedanmarks område, samt Rigsrevisionens tidligere anbefalinger om et tættere tilsyn med Banedanmark i perioden frem til at bestyrelsen skulle gøres ansvarshavende - fremlagde bestyrelsen i Banedanmark en prognose for forbruget på § 28.63.05 som var blevet reduceret til et beløb, der ville have ligget inden for udsvingsordningen.

I december 2004 blev Banedanmarks prognose øget med nogle få mio. kr., men samtidig orienterede direktionen om, at man havde iværksat en række tiltag, som ville betyde, at bevillingen kunne overholdes.

Departementet fulgte altså udviklingen i Banedanmarks træk på udsvingsordningen under § 28.63.05, men jeg må også erkende, at det arbejde vi gjorde ikke var tilstrækkeligt.

Rigsrevisionen kritiserer desuden, at departementet gennem selskabsmodellen udøvede et overordnet tilsyn med Banedanmark om et væsentligt økonomisk styringsproblem, som ellers krævede en langt hyppigere og mere dækkende dialog mellem departementet og Banedanmark.

Rigsrevisionens kritik bekræfter min vurdering af, at departementets tilsyn gennem selskabsmodellen utilsigtet har virket begrænsende for departementets tilsyn med bevillingsoverholdelse. Det beklager jeg.

Sag nr. 2 drejer sig om fordyrelser af projekter finansieret af den såkaldte 360 mio. kr. pulje, som var en pulje afsat fra og med 2004 til genopretning af jernbanenettet. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at departementet indtog en særegen uvidende rolle i dialogen med Banedanmark med planlægningen af projekterne, og at departementet indtog en passiv rolle i opfølgningen på projekterne.

Rigsrevisionen baserer sin vurdering på, at departementet ville afvente en sporanalyse, før projekterne skulle sættes i gang, men at departementet ikke var klar over, at projekterne derved blev forsinket og fordyret.

Desuden kritiseres, at departementet først fulgte op på projekterne i september 2004 efter at aktstykket om udmøntningen af puljen var tiltrådt i maj måned 2003. Det første forhold drejer sig om dialogen med Banedanmark, som i den pågældende sag ikke har været god nok. Som det også fremgår af rapporten må vi erkende, at der, trods bestræbelser på det modsatte, ikke har været en fælles forståelse mellem departementet og Banedanmark om grundlæggende forhold vedr. puljen. Det beklager jeg.

Det er departementets opgave - i en situation hvor en virksomhed udviser dårlig performance på økonomistyringen - at sikre sig at virksomheden har den rette forståelse af, hvad bevillinger kan og ikke kan bruges til.

Jeg skal desuden beklage departementets rolle i opfølgningen på projekterne, som ikke var aktiv nok. Departementet bør ikke i en situation hvor en virksomhed har udvist styringsmæssig usikkerhed basere sig på, at virksomheden lever op til sit ansvar og har styr på tingene.

Sag nr. 3 fokuserer på Aktstykke 85 fra marts 2005. I aktstykket blev der anmodet om tilslutning til, at Banedanmark gennemførte fornyelsesarbejder på jernbanenettet på strækningen Haslev - Holme Olstrup, fordi der var konstateret skinnebrud på strækningen.

Det fremgik af aktstykket, at det på grund af sporets tilstand og af hensyn til jernbanesikkerheden havde været nødvendigt at påbegynde arbejdet den 21. februar 2005. På grund af folketingsvalget var dette før Finansudvalget havde mulighed for at behandle aktstykket. Departementet baserede sig i denne sag på Banedanmarks sikkerhedsvurdering.

Rigsrevisionen påpeger i sin kritik, at departementet burde have forelagt aktstykket for Finansudvalget inden arbejdet blev sat i gang, og underbygger denne vurdering med, at der ifølge oplysninger fra Trafikstyrelsen ikke var noget sikkerhedsproblem i at fortsætte togdriften indtil primo marts 2005, hvor Finansudvalget kunne have taget stilling til aktstykket.

Departementet var i denne sag henvist til at basere sig på oplysninger fra Banedanmark, fordi Trafikstyrelsen ikke er sagsbehandler for konkrete hastighedsnedsættelser, fejlretninger, sporspærring og ombygning, som infrastrukturforvalteren iværksætter inden for gældende regler, normer og procedurer. Det er infrastrukturforvalterens ansvar at gennemføre dette. Trafikstyrelsens rolle er at føre tilsyn med infrastrukturforvalterens udøvelse af forvalterens ansvar om nødvendigt, samt at udstede påbud eller forbud såfremt det af sikkerhedsmæssige grunde er nødvendigt.

Derfor vil der også komme situationer fremover, hvor Banedanmark reagerer sikkerhedsmæssigt, fordi det er Banedanmark der har ansvaret for sikkerhedsvurderingen, og hvor hverken departementet eller Trafikstyrelsen - der ikke har ansvaret - vil kunne anlægge en anden vurdering, uden at tage ansvaret fra Banedanmark.

Jeg nævner blot dette, fordi det er principielt og handler om hele opbygningen af sikkerhedsarbejdet og fordelingen af ansvaret for sikkerheden i jernbanesektoren i Danmark.

Sag nr. 4 drejer sig om en dækning af en negativ videreførelse ved overførsel fra LOKO-projektet.

LOKO-projektet (Lille Opgradering af København og Omegn) er iværksat for at øge kapaciteten på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport, som er en af jernbanenettet største flaskehalse.

Aktstykket blev fremsat for at hindre overtrædelse af en bevillingsregel om, at der 4

år i træk ikke må være negativ akkumuleret videreførelse på § 28.63.01 på finansloven. Med aktstykket blev der søgt om hjemmel til at overføre midler fra et anlægsprojekt til at dække et underskud på driftskontoen. Det har efterfølgende vist sig, at der ikke var basis for at forvente et mindreforbrug i den størrelsesorden, som blev oplyst i aktstykket.

Rigsrevisionen kritiserer departementet for ikke at have kvalitetssikret Banedanmarks oplysninger om mindreforbruget på LOKO-projektet ved at anmode om dokumentation for det forventede mindeforbrug. Dette burde være gjort, fordi departementet selv fandt sagen unormal og var vidende om, at Banedanmarks økonomistyring var usikker.

Omkring LOKO-projektet bekræftede Banedanmark den 3. september 2004, at selvom budgettet til LOKO-projektet reduceres med 25 mio. kr., ville der fortsat være midler i projektet til at gennemføre en forlængelse af gangbroen ved Østerport. I forbindelse med udarbejdelsen af aktstykket i oktober blev det igen bekræftet fra Banedanmarks side, at der kunne overføres midler fra LOKO-projektet.

Som jeg ser det i dag, burde opfølgningen overfor Banedanmark have været mere intensiv og vi burde i højere grad have kvalitetssikret Banedanmarks oplysninger frem for blot at stole på oplysningerne.

Sag nr. 5 omhandler Aktstykke 61 fra december 2004 - vedr. fordyrelse af ATC-togstop-projektet. I aktstykket blev der anmodet om tilslutning til at afholde udgifter på i alt 18,7 mio. kr. ud over den totaludgift på 87,9 mio. kr. til jernbanesikkerhed, der fremgik af bevillingen på finansloven for 2004. Baggrunden for dette var, at projektet var blevet dyrere end forventet. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at departementet generelt burde have fulgt projektet tættere, fordi projektet ikke havde fuldt et normalt planlægningsforløb.

Det gælder særligt i 2004 hvor departementet blev overrasket over yderligere fordyrelser af projektet end først angivet fra Banedanmark.

Desuden kritiseres departementet for ikke at have fremlagt aktstykket hurtigt nok for Finansudvalget.

Det har været min opfattelse, at vi har fulgt nøje med i ATC-togstop-projektet. Dette førte til, at jeg i oktober 2003 indkaldte ordførerne for forligspartierne bag aftalen, hvor jeg fremlagde de fordyrelser i projektet, som Banedanmark forventede.

Det var derfor overraskende for os, at vi i Banedanmarks årsrapport vedr. 2003 i foråret 2004 kunne læse, at Banedanmark forventede yderligere fordyrelser af projektet. Her kunne det have været ønskeligt, at vi af Banedanmark var blevet særskilt gjort opmærksom på fordyrelsen, især fordi jeg jo kort tid forinden havde drøftet den første fordyrelse med forligspartierne.

Rigsrevisionen anfører desuden, at der ikke var grund til at vente med aktstykket om fordyrelsen på de 18,7 mio. kr. til december 2004. Vi modtog endeligt udkast til aktstykke ultimo september 2004, og jeg er enig i, at aktstykket burde være sendt til Finansudvalget tidligere herefter.

Jeg skal beklage, at Finansudvalget ikke er blevet informeret hurtigt nok om fordyrelsen.

Sag nr. 6 drejer sig om en fordyrelse af et IT-anlægsprojekt. Sagen omhandler et brev af 30. juni 2004 til Finansudvalget, hvori der orienteres om, at et IT-anlægsprojekts totaludgift endte med at udgøre 32,3 mio. kr. Dermed blev forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget på de 30 mio. kr. overskredet i forhold til hvad bevillingsreglerne tillader.

Rigsrevisionen kritiserer departementet for ikke at have forelagt sagen for Finansudvalget allerede i november 2003 da departementet modtog et aktstykkeudkast fra Banedanmark. Rigsrevisionen påpeger, at det ikke er bevillingsmæssigt korrekt at orientere Finansudvalget om sådanne forhold i årsrapporter.

Jeg skal her blot nævne, at Finansudvalget blev orienteret om sagen i det omtalte brev af 30. juni 2004.

Rigsrevisionen kritiserer også, at bevillingsreglerne blev overskredet. Der skal man huske, at det første beløb vi fik oplyst fra Banedanmark lå under 30 mio. kr. og derfor ikke krævede en forelæggelse for Finansudvalget. Tilfældet var, at det først i forbindelse med afslutningen af projektet stod klart, at projektet ville ende med en

udgift, der ville kræve forelæggelse for Finansudvalget.

Med andre ord: IT-anlægsprojektet skulle som udgangspunkt ikke have været forelagt Finansudvalget, da det holdt sig under 30 mio. kr.

Rigsrevisionen kritiserer også, at ministeriet ikke, som anført i brevet til Finansudvalget, indhentede en supplerende udtalelse fra Banedanmark. Jeg kan kun beklage, at dette først skete sommeren 2005.

Jeg tager kritikken til efterretning, og skal beklage over for Finansudvalget, at sagen ikke har været behandlet korrekt.

Samrådet den 13. april 2005

Endelig har Rigsrevisionen vurderet de oplysninger der tilgik Finansudvalget i forbindelse med udvalgets samråd med mig den 13. april 2005.

Det er Rigsrevisionens opfattelse, at jeg burde have redegjort mere nuanceret og omtalt flere faktuelle forhold om departementets rolle i årsagerne til, at bevillingsreglerne blev overtrådt.

I forlængelse heraf er det Rigsrevisionens opfattelse, at jeg i mit baggrundsmateriale på samrådet indikerede, at departementet fulgte særligt op over for Banedanmark, idet jeg henviste til, at der i modsætning til eksempelvis DSB var tale om dobbelt opfølgning via såvel selskabsmodellen som i finanslovsmodellen.

Rigsrevisionens efterfølgende undersøgelse har vist, at ministeriets løbende tilsyn med Banedanmark ikke blev styrket i en periode, hvor det burde have været styrket. Jeg vil gerne beklage, at mit materiale i forbindelse med samrådet fremstår unuanceret, fordi vi undervurderede vores rolle i årsagerne til, at bevillingsreglerne blev overtrådt.

Men jeg vil også gerne tilkendegive, at det rent faktisk på tidspunktet for samrådet var vores opfattelse, at der med etableringen af det supplerende tilsyn - selskabstilsynet - var tale om en styrket opfølgning på Banedanmark.

Jeg må nu erkende, at dette i praksis ikke var tilfældet. Det beklager jeg og det undskylder jeg overfor Finansudvalget.

3. Det fremtidige tilsyn med Banedanmark

Jeg vil nu redegøre nærmere for de konkrete initiativer vi har taget - og planlægger at tage på baggrund af Rigsrevisionens kritik.

Jeg tager Rigsrevisionens kritik meget alvorlig, og derfor må den selvfølgelig få konsekvenser for vores tilsyn med Banedanmark.

Når man har været medlem af Folketinget i 22 år, så har man meget stor respekt for Folketinget.

Der skal ikke herske tvivl om, at jeg lægger afgørende vægt på, at de oplysninger jeg giver til Folketinget er korrekte og troværdige.

Det må imidlertid samtidig erkendes, at en skærpelse af departementets tilsyn ikke gør det alene. Et skærpet tilsyn kan være med til at få problemerne hurtigere og klarere frem i lyset og give Folketinget nogle mere præcise informationer at arbejde med. Men det er Banedanmark, der skal blive bedre og dygtigere til sin opgave. Ansvar for det ligger hos Banedanmarks ledelse. Vi får kun en varig løsning, hvis dette ansvar løftes.

Det er ikke en nem opgave vi står overfor, hverken for departementet eller Banedanmark. Selvom økonomistyringen i Banedanmark optimeres, vil der fortsat eksistere en usikkerhed knyttet til tilstanden og alderen på det danske jernbanenet, og det er en usikkerhed, der ikke fjernes med et trylleslag.

Vi må derfor forvente, at vi igen vil kunne komme til at stå i en situation, hvor det vil være nødvendigt at foretage sikkerhedsbaserede indgreb til gene for trafikken. Hvor der fortsat vil skulle udføres akut vedligehold, hvor forløbet af fornyelsesprojekter ikke til fulde kan forudsiges før man er gået i gang, og hvor der

fortsat vil eksistere usikkerhed på licitationer og udbud.

Vi må derfor også forvente, at der fremover vil forekomme situationer, hvor der er brug for at omdisponere og håndtere pres på Banedanmarks bevillinger. Vi kender allerede i dag nogle af de sager, som skal løses vedr. Banedanmark:

Det drejer sig blandt andet om håndtering af forventede merudgifter i indeværende år på Banedanmarks konto til fornyelse og vedligeholdelse af Jernbanenettet. Det drejer sig om håndtering af forventede udgifter i Banedanmark til opstillingsspor i forbindelse udvidelsen af DSB's køreplan.

Banedanmark har desuden netop meddelt mig, at den planlagte metode til opgørelse af effektiviseringerne i Banedanmark i årene fremover - som indgår i vores kontrakt med Banedanmark - er løbet ind i problemer. Det skal der også findes en løsning på.

Endelig er der, som Finansudvalget er gjort bekendt med gennem den netop fremsendte anlægsstatus, desværre varslet fordyrelser af 2 anlægsprojekter og et fornyelsesprojekt på Banedanmarks område.

Det er udfordringer, vi er bekendt med og som vi nu er gået i gang med at løse. Jeg er desværre ikke i en situation, hvor jeg kan garantere for, at der ikke vil være flere områder der kræver opfølgning. Banedanmark er - uanset tilstanden på det danske jernbanenet - en virksomhed med alvorlige problemer med styring af sit produkt og sin økonomi. Det skal der sættes ind overfor. Det er derfor afgørende vigtigt, at virksomheden kommer til at fungere langt bedre og med langt større driftssikkerhed end vi ser i dag.

Den første store udfordring er valget af en ny daglig ledelse, som kommer til at stå over for en stor opgave, der vil tage tid.

Vi må derfor også være realistiske og indse, at vi ikke kan undgå at der fortsat i den kommende tid vil opstå problemer med gennemførelse af projekter og overholdelse af budgetter.

I den situation er det afgørende for mig, at departementet grundigt og systematisk søger at skabe et fuldstændigt overblik over problemerne. Der skal rapporteres rettidigt og korrekt til mig så jeg har grundlag for at informere Folketinget korrekt og rettidigt. Det gælder også, hvis vi er nødt til at korrigere tidligere afgiven information. Men jeg vil bestræbe mig på i det hele taget at øge kommunikationen om de usikkerheder, der knytter sig til den information jeg afgiver vedrørende Banedanmark. Jeg har derfor besluttet at vores tilsyn med Banedanmark skal skærpes betydeligt.

Denne skærpelse vil være baseret på de grundpiller i tilsynet, som jeg har nævnt tidligere:

For det første: tilsynet med overholdelse af bevillinger og bevillingsregler For det andet: tilsynet med kontrakten For det tredje: selskabstilsynet.

Jeg vil gerne understrege, at de forbedringer, som vi nu planlægger, skal ses i sammenhæng med den styrkelse af arbejdet med Banedanmark, som allerede er gennemført i foråret.

Vi har bl.a. tilført flere ressourcer til området, og vi har nedsat en intern task force i departementet, der har til opgave at sikre koordinering af de forskellige tilsyn og fremdrift i arbejdet med Banedanmark. Vi har styrket samarbejdsrelationerne med Banedanmark gennem etablering af regelmæssige møder, minimum én gang pr. måned, på relevant chefniveau.

Senest har vi desuden styrket Banedanmarks ledelse gennem udlån af en afdelingschef fra departementet. Herved imødekommer vi bestyrelsens ønske om at få tilført Banedanmark en betydelig viden og erfaring i samspillet med det politiske niveau.

Jeg vurderer, at det er gode og fornuftige initiativer, men det er ikke tilstrækkeligt i forhold til de problemer, der er påpeget. Vi har derfor planlagt yderligere styrkelse af tilsynet.

For så vidt gælder tilsynet med bevillingsoverholdelse har vi udviklet nye procedurer for aktstykkeudarbejdelse bl.a. med henblik på øget kvalitetssikring af oplysningerne, sikre flere rettidige oplysninger til Finansudvalget samt forbedre opfølgningen på tiltrådte aktstykker. Som et element i dette vil det fremover være sådan, at Banedanmark i forbindelse med rammeredegørelser skal aflevere status for tilsagn og forudsætninger i tiltrådte aktstykker.

Udover en konkret forbedring af procedurerne i forbindelse med udarbejdelse af aktstykkerne, vil vi igangsætte yderligere opfølgning, der skal forbedre tilsynet med

Banedanmarks overholdelse af bevillinger og bevillingsregler, herunder:

at departementet etablerer en komplet liste over igangværende bevillingssager, der løbende, minimum én gang pr. måned, drøftes og opdateres med Banedanmark at Banedanmark etablerer en liste med alle projekter over et vidst minimumsbeløb, der gennemgås med departementet en gang pr. måned at departementet gennemgår Banedanmarks fremsendte bestyrelsesgodkendte årsbudgetter grundigere, og at departementet sikrer sig bedre indsigt i væsentlige budgetkorrektioner i løbet af året at departementet modtager en månedlig økonomirapport fra Banedanmark at departementet sikrer sig indsigt i Banedanmarks interne revisions protokollater og Banedanmarks plan for aktiviteter.

For så vidt angår selskabstilsynet med Banedanmark, finder jeg, at når vurderingen af Banedanmark er, at virksomheden er nødlidende så vil kvartalsvis opfølgning ikke være tilstrækkelig. Jeg overvejer derfor en hyppigere mødestruktur og en tættere opfølgning.

Endvidere kan nævnes, at der er iværksat en auditering af Banedanmark, der bl.a. er mundet ud i de 15 såkaldte Her & Nu projekter. Det er en række kortfristede projekter, der sigter mod at forbedre konkrete uhensigtsmæssigheder i Banedanmarks styring med fokus på styring af økonomi og projekter. Implementeringen af disse vil vi løbende følge op på. De vedrører f.eks. en systematisk indsats for at forbedre kvalitet og dokumentation i Banedanmarks regnskaber og en forbedring af værktøjerne til styring af Banedanmarks projekter.

Senest er der taget initiativ til, at bestyrelsen har udarbejdet en handlingsplan til sikring af Banedanmarks bevillingsoverholdelse. Planen omhandler generelt målsætninger og milepæle for en forbedret økonomistyring og bevillingsoverholdelse i Banedanmark. Disse milepæle vil vi også følge op på.

De samlede styringsmæssige rammer og procedurer for det fremtidige tilsyn med Banedanmark er under udarbejdelse i departementet. En oversigt over det samlede tilsyn med Banedanmark i departementet skal samles i en styringsmappe, som departementet og Banedanmark skal kende og efterleve. Alle, der arbejder med styring og udvikling af Banedanmark, skal vide, hvem der gør hvad, hvornår og hvordan.

Jeg har bedt om, at jeg personligt løbende får forelagt referater fra de møder, der er mellem departementet og Banedanmark.

Styringsmappen vil snarest bliver drøftet med Rigsrevisionen, således at departementet kan tilrettelægge sin styring i overensstemmelse med Rigsrevisionens vurdering af tilsynsbehovet i forhold til Banedanmark.

Hvis det har Finansudvalgets interesse sender jeg gerne denne styringsmappe til udvalget til orientering, når den er færdig

Hertil kommer, at der skal lægges endnu flere kræfter i at sikre et bedre styringsgrundlag i Banedanmark gennem de allerede aftalte mål om etablering af et Asset Management system og om konkrete projekter til forbedring af økonomistyringen.

Det er min klare overbevisning, at de mange tiltag vi har gennemført over for Banedanmark og de nye initiativer, vi nu gennemfører, vil føre til en bedre styring. Men jeg tror også, at vi skal være realistiske og indse, at der vil være en længere periode, hvor der stadig vil kunne dukke problemstillinger op, som er udtryk for de problemer, der er med at få overblik og styr på produktion og økonomi.

Der skal ikke imidlertid ikke herske tvivl om, at arbejdet med Banedanmark har allerhøjeste prioritet i ministeriet og for mig personligt. Jeg vil gøre mit yderste, for, at Banedanmarks virksomhedsdrift forbedres samt sikre, at departementets tilsyn med Banedanmark strammes kraftigt op.