

Finansudvalget forudsætter, at statsrevisorernes bemærkninger og den i beretningerne samt i endelig betænkning i øvrigt rejste kritik allerede har givet de berørte ministerier og styrelser anledning til dybtgående overvejelser om en forbedring på de punkter, som omfattes af kritikken.

Socialdemokratiets og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget finder, at indkøbet af IC4- og IC2- tog er en skandale. Der er tale om gentagne forsinkelser i leverancen fra den oprindelige leveringstid på 3½ år til en leveringstid, der nu er på ikke under 8 år. Til skade for en effektiv afvikling af togdriften i Danmark. Og til gene for mange tusinder passagerer. Der er tale om et samlet køb for i alt 5,7 mia. kr., hvor leverancen bare er trukket i langdrag. Staten er til grin for sine egne penge.

Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti finder anledning til at understrege, at det er transportministeren, der som ejer af DSB har det endelige ansvar. Ministeren skal orienteres om sager af *væsentlig betydning*, ministeren kan *begære enhver oplysning om virksomheden* og som ejer (eneaktionær) har ministeren *det endelige ansvar for selskabets aktiviteter*. I forbindelse med indkøbet af IC2 og IC4 har ministeren været *aktivt involveret* bl.a. ved afholdelse af tre møder med den italienske trafikminister.

Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti finder, at grundlaget for valget af AnsaldoBreda var alt, alt for spinkelt. Forud for indgåelse af kontrakten med AnsaldoBreda den 11. december 2000 havde DSB kun 2 kontakter til andre købere: De Norske Statsbaner (NSB) og Metro Danmark, jf. svar af 18. januar 2007 til Finansudvalget på spørgsmål 34.

I 1997 afgav De Norske Statsbaner (NSB) ordre på køb af 36 elektriske togsæt (lokaltog) for 1,9 mia. nkr. hos AnsaldoBreda. Disse tog har lavere standard end IC4-togene. Kontrakten blev underskrevet den 26. september 1997, og leverancen skulle finde sted i perioden juni 2000 – september 2001, men fandt rent faktisk først sted i perioden juni 2002 – marts 2006. Leverancen af første tog var altså forsinket 2 år.

DSB havde i maj 2000 møde med NSB. På det tidspunkt var der 1 måned til, at leverancerne til NSB skulle påbegyndes. Det forekommer helt usandsynligt, at NSB ikke på det tidspunkt vidste, at leverancen var forsinket, og at DSB ikke blev orienteret om denne forsinkelse. DSB tog

heller ikke i perioden maj 2000 til indgåelse af kontrakten i december 2000 kontakt til NSB for at indhente oplysning om leveranceforløbet.

DSB havde også i maj 2000 møde med Metro Danmark for at undersøge erfaringerne med Breda (senere fusioneret med Ansaldo).

Baggrunden var, at i oktober 1996 havde Ørestadsselskabet og Frederiksbergbaneselskabet indgået kontrakter med The Copenhagen Metro Construction Group (Comet) om anlæg af tunnelrør, tunnelstationer, højbane med stationer m.m. og med Ansaldo Transporti S.p.A. (Ansaldo) om levering af transportsystem og 5-årsdrift af metroen.

Allerede i juni 1997 var Ansaldo forsinket i forhold til kontrakten og lå frem til sommeren 1999 (altså over en periode på 2 år) på mellem 60 og 80 procents afvigelse mellem planlagt og aktuel fremdrift.

Den daværende trafikminister orienterede i april 1999 Folketingets Finansudvalg og Trafikudvalg om, at trafikministeren mildest talt var overrasket over, at Ansaldo var bagud på vitale dele, især med hensyn til softwaren og dokumentationen, som skulle danne grundlag for sikkerhedsgodkendelsen, jf. Statsrevisorernes beretning 2/00 om Ørestads- og Metroprojektet, især siderne 80-82.

Advarselslamperne havde for længst været tændt, men alligevel vurderede DSB, på baggrund af de hos Metro Danmark indhentede erfaringer, kun, at der kunne være behov for tiltag over for AnsaldoBreda i relation til planlægning og overholdelse af tidsfrister!

Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti finder orienteringen af Folketinget stærkt mangelfuld.

Rigsrevisor og Statsrevisorerne finder imidlertid »at transport- og energiministeren i perioden 2000-2006 på tilfredsstillende vis har orienteret Folketinget om anskaffelsen af IC4-tog, men at ministerens orientering i 3 tilfælde kunne have været bedre og mere præcis.«

I forbindelse med behandlingen af aktstykket 9 i oktober 2005 svarede transport- og energiministeren på spørgsmål 1, hvorefter der ønskedes »en redegørelse for status og fremtidsperspektiver – herunder tidsplan – for gennemførelsen af IC4-projektet«, at »DSB oplyser... at det fortsat er DSB's mål, at de første IC4- tog indsættes i kommerciel drift i januar 2006 (ved køreplansskiftet). DSB oplyser dog også, at DSB anser det