

steriets styring af virksomheden. I alt fremføres i hvert fald 11 konkrete kritikpunkter.

Skulle ministeren alligevel være i tvivl, kan han i revisionen af statsregnskabet for 2001 læse om forkert udgiftsføring, manglende opfølgning på revisionssager, dårlig økonomistyring, mangelfuld regnskabsaflægning, ulovlige udbetalinger af udstationeringstillæg og uhjemlet afholdelse af udgifter. Alle advarselslamper var tændt.

Alligevel kan man i 2003 i revisionen af statsregnskabet for 2002 om Banedanmark læse om mangelfuld ledelsesrapportering, betydelige afvigelser mellem løbende prognoser og endelige resultater i alle afdelinger og betydelige efterslæb i udførelsen af vedligeholdelses- og fornyelsesprojekter. Bedre bliver det sandelig ikke af, at revisionen af statsregnskabet for 2003 påpeger mangler i forretningsgange og interne kontroller og mangler i økonomistyringen i Banedanmark.

Dette følges så op af statsrevisorerne i beretning 1303 om Trafikministeriets concernstyring. Den bliver afgivet den 14. september 2004, og der fremføres i alt i hvert fald ni kritikpunkter, herunder »... at det er utilfredsstillende, at Banedanmarks økonomistyring har været mangelfuld, og at Trafikministeriet først meget sent har fulgt grundigt op herpå«, samt »... at ministeriet bør føre et skærpet tilsyn med Banedanmark, indtil de væsentlige problemer er løst ...«

Bedre bliver det ikke, når man så efterfølgende kan læse i revisionen af statsregnskabet for 2004, at Banedanmarks interne kontroller og regnskabsvæsen stadig ikke var helt tilfredsstillende, herunder at Banedanmark får tilført 819 mio. kr. i dobbeltlikviditet, uden at man opdager fejlen, samt at Banedanmarks årsrapport ikke var rigtig.

Endelig kommer så Rigsrevisionens beretning fra september 2005 om syv sager, der har været forelagt for Folketingets Finansudvalg. I fire af de syv sager er bevillingsreglerne overtrådt, og i seks af de syv sager var Transportministeriets sagsbehandling utilstrækkelig, selv om departementet vidste, at Banedanmarks økonomistyring var usikker. Dette finder Rigsrevisionen kritisabelt. Endvidere finder den det utilfredsstillende, at Banedanmarks økonomistyring fortsat var utilstrækkelig.

Kl. 15.05

Perioden fra 2002 til 2005 har været præget af løbende uregelmæssigheder i Banedanmarks forvaltning og løbende svigt i ministeriets tilsyn. Rigsrevisionen havde endda påpeget, at Trafik-

ministeriet burde føre et skærpet tilsyn med Banedanmark. Alle advarselslamper var tændt ved periodens begyndelse, uden at det har givet anledning til reaktioner. Der er tale om et massivt svigt fra ministerens side.

Hertil kommer så, at Rigsrevisionen påpeger, at transport- og energiministeren under samrådet med Finansudvalget den 13. april 2005 afgav mangelfulde oplysninger.

Alt i alt et forløb, der kræver fuld opmærksomhed og kalder på handling fra statsministerens side.

Besvarelse

Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):

Jeg vil gerne starte med at gøre det fuldstændig klart, at den statslige administration skal være effektiv. Der skal være orden i sagerne. Vi skal bruge skatteborgernes penge med omhu, og oplysninger til Folketinget og til offentligheden skal være korrekte og fyldestgørende.

Jeg vil dernæst gerne understrege, at regeringen lægger stor vægt på en god og en effektiv kollektiv trafik. Togene skal naturligvis køre til tiden, og passagererne skal kunne regne med at komme frem til tiden.

Regeringen har derfor også gjort meget siden sin tiltrædelse. Vi har taget hul på at rette op på mange års forsømmelser på baneområdet. Vi har indgået to store trafikaftaler i 2003 og 2005 med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, aftaler, som indeholder væsentlige forbedringer for den kollektive trafik. Der er i de to aftaler afsat mere end 9 mia. kr. ekstra i perioden 2005 til 2014 til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanelinjet, så togene kan blive mere rettidige.

Regeringen har sammen med de to forligspartier tilkendegivet, at vi sigter på, at vi i efteråret 2006 kan indgå en langsigtet aftale for baneområdet for årene 2007 til 2014, og at vi er indstillet på, at der vil være behov for flere ressourcer.

Jeg er bekendt med, at der pågår et større udrædningsarbejde i Transport- og Energiministeriet og i Banedanmark for at tilvejebringe et fyldestgørende beslutningsgrundlag forud for efterårets forhandlinger. Dette beslutningsgrundlag skal i henhold til aftalen foreligge senest den 1. september 2006.

Jeg kan forsikre Folketinget om, at genopretningen af jernbanelinjet bliver prioriteret højt af regeringen, og jeg noterer med glæde, at der