

Skandalens bløde landing

Af professor Lars Bo Langsted
Aalborg Universitet

Det var med skandalen, som det er med de nye IC4 tog - Den var ikke rigtig til at finde i torsdags. Alle havde ventet på den – hvis hoveder skulle nu rulle, og hvor hurtigt skulle det ske? Og så skete der ikke rigtig noget. I stedet kom der en god nyhed, og sådan én er jo ikke nogen rigtig nyhed – i hvert fald ikke en, man kan bruge til forsiden.

Rigsrevisionens undersøgelse af den såkaldte IC4 skandale indeholdt nemlig bl.a. følgende positive budskaber:

- DSB »foretog en systematisk og kritisk vurdering af togleverandørernes tilbud, og grundlaget for at vælge AnsaldoBreda var gennemarbejdet«
- DSB har »i hele perioden hurtigt og målrettet søgt at løse problemerne med leverandøren«
- »Primo 2004 iværksatte DSB en række ekstra tiltag rettet mod problemerne med AnsaldoBredas projektorganisation og projektstyring. Foruden inddragelse af eksterne konsulenter iværksatte DSB en juridisk og ledelsesmæssig eskalering.«

I disse spalter er det en fornøjelse at se på en sag, hvor den øverste ledelse af en virksomhed har gjort alt det, den skulle. Ingen i DSB's ledelse udsættes således for nogen form for kritik i undersøgelsen. Der er ingen, der er hverken juridisk eller moralsk ansvarlig der.

Og egentlig ville det jo også have været underligt, hvis der var. Går man som kunde ned i en radioforretning og køber et fjernsyn, som man efter nogle forsinkelsesproblemer tager med hjem, hvor det viser sig, at det ikke virker, som det skal, og man herefter reklamerer igen og igen uden at fjernsynet bliver repareret ordentlig eller ombyttet – Ja så er det jo ikke den første tanke, der trænger sig på: at det skulle være kunden, der var ansvarlig for det skete.

Pressen har imidlertid kastet sig over det eneste, der kunne ligne kritik af DSB's ledelse. Det anføres således i Rigsrevisors rapport, at DSB's vurdering af AnsaldoBredas seneste leveringsplan (den I 2004) havde været »for optimistisk«. Det er imidlertid værd at lægge mærke til, at denne karakteristik ikke står i det afsnit, hvor DSB's håndtering af sagen behandles, men i afsnittet om Transportministeriets rolle som køber af trafik af DSB og i sammenhæng med spørgsmålet om der skulle have været lejet erstatningsmateriel. Det er jo således en – kan vi dag se – udpræget rigtig objektiv karakteristik af hændelsesforløbet – at DSB havde været for optimistiske. Det siger imidlertid intet om, hvorvidt man også i situationen kunne bebrejde DSB denne optimisme. Et indirekte svar herpå er at finde i den manglende kritik af DSB's beslutning om at vælge AnsaldoBreda som leverandør. Der er jo ikke noget unormalt endsige dadelværdigt i at være optimistisk, når man har indgået en – antageligt – fornuftig kontrakt med en leverandør, hvis forhold og tidligere præstationer, man har undersøgt. Det fremgår dog også af rapporten, at Norsk Veritas – eller en af de andre eksterne konsulenter DSB fornuftigvis satte på sagen -

I 2004 udtrykte stærk skepsis med hensyn til den italienske fabriks evne til at overholde også de nye leveringsfrister. Denne skepsis var særdeles berettiget ved vi i dag – men deri ligger ikke nødvendigvis at optimismen dengang var ubegrundet – endsige kritisabel.

Karakteristisk nok fremhæver imidlertid også statsrevisorerne i deres bemærkninger til rigsrevisors rapport DSB's optimisme. De siger således: *»Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at DSB's vurderinger af AnsaldoBredas leveringsplaner har vist sig at være for optimistiske. Det har medvirket til, at Folketinget i 2004 besluttede, at der ikke skulle lejes erstatningsmateriel. Konsekvensen heraf blev en dårligere betjening af togpassagererne.«*

Hertil er vel kun – i lyset af det netop skrevne – at sige, at det da altid er utilfredsstillende, når et af fundamenterne for en beslutning viser sig ikke at være til stede.

Også Transport- og Energiministeriet slipper i det store hele fri for kritik i rapporten. Ministeriet har ellers en treleddet funktion – hvilket jo i sig selv indbyder til problemer. Ministeriet er ejer af DSB, ministeriet er køber af DSB's ydelser og endelig fører ministeriet tilsyn med DSB's virksomhed og fungerer herunder også som godkendelsesmyndighed.

Transport- og Energiministeriet som ejer slipper for enhver form for kritik. Herom siges lakonisk: *»Transport- og Energiministeriet har løbende fulgt op på IC4-anskaffelsen og leveringsforsinkelsernes påvirkning af DSB's økonomi. Ministeriet har dermed levet op til sit ansvar som ejer.«* Dette bekræfter, at ministeriets ejerrolle er at sammenligne med en privat ejers. Der forventes hverken mere eller mindre indsigt i og kontrol med selskabet, end man i øvrigt forventer af en ejer.

Ministeriets tilsyns- og godkendelsesrolle indgår ikke i Rigsrevisors rapport, idet den ikke har været aktualiseret endnu. Togene er jo netop ikke leveret endnu.

Om køberrollen falder der nok lidt flere kritiske bemærkninger, uden at disse dog antager karakter af andet end *»gode råd«* i forbindelse med senere kontraktsindgåelser.

Endelig vurderes ministerens underretning af Folketinget som værende generelt rettidige og tilstrækkelige. Derefter nævnes tre tilfælde, dels et hvor underretning kunne være sket hurtigere, dels to hvor underretningen kunne have lidt mere specificeret.

Rigsrevisionens rapport fremtræder som grundig og overbevisende og fra andre sager ved vi jo, at rigsrevisionen ikke generelt holder sig tilbage med kritiske bemærkninger, hvis den mener, der er grund til sådanne.

Vi står med andre i en af de situationer, som livet er så fuldt af, men som desværre ikke altid accepteres af hverken medier, meningsdannere eller politikere: Tingene er gået skævt, vi mangler en masse dejlige nye togsæt, men der er ikke nogen, vi kan *»drage til ansvar«*. Jagten på sydebukke kan indstilles i denne sag. Og måske kan vi drage den lære af det skete: Vi bør koncentrere os meget mere om at lære af hændelige fejltagelser og forløb, der tager anden retning end forudset, end bevidstløst og rygmarvsreflektorisk at gå på jagt efter nogen vi kan klynge op.