

## **Bemærkninger til Statsrevisorernes Beretning nr. 10 2004 om Trafikministeriets håndtering af kontrakten med ARRIVA**

Med henvisning til Statsrevisoratets brev af 3. marts 2005, skal jeg hermed redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, som Statsrevisorernes Beretning nr. 10 2004 om Trafikministeriets håndtering af kontrakten med ARRIVA giver anledning til. Mine bemærkninger fremsendes ligeledes til Rigsrevisor, St. Kongensgade 45, 1264 København K.

### *Tilrettelæggelse af fremtidige udbud*

Statsrevisorerne anbefaler i beretningen, at Transport- og Energiministeriet i forbindelse med planlægningen af fremtidige udbud skal være særlig opmærksom på 4 forhold: Beskrivelsen af den trafikale ydelse, grundige analyser af incitamentsstrukturerne, fleksibilitet i kontrakten således det er muligt at foretage specifikke ændringer i trafikken samt kvantificering og specificering af kontraktkravene.

Jeg kan oplyse, at i forbindelse med beslutningen om, i samarbejde med Skånetrafikken, at udbyde togtrafikken på Kystbanen og Øresundsbanen, opsamler Transport- og Energiministeriet løbende alle erfaringer fra håndteringen af ARRIVA-kontrakten samt fra tilsvarende udenlandske udbud af togtrafik.

Konkret betyder det,

- at der udbydes en konkret køreplan for den første del af tilbudsperioden
- at kravene til køreplanen i den resterende del af kontraktperioden bliver specificeret, så de på den ene side garanterer den ønskede trafikering, og så de på den anden side giver mulighed for den nødvendige fleksibilitet, bl.a. i lyset af, at der i kontraktperioden må forventes en betydelig stigning i passagerantallet
- at kontrakten søges gjort så klar som mulig og så enkel som nødvendig, bl.a. ved at udelade almene og generelle forhold, der ikke er specifikke for det konkrete udbud (f.eks. gentagelse af tekst fra arbejds-miljøloven)
- at incitamentsstrukturen analyseres, så det tilstræbes, at kontrakten indeholder incitamenter, der er relevante i forhold til de ydelser, der ønskes leveret, og som har en sådan realisme, at det med en vedvarende god indsats, vil være muligt for operatøren af trafikken at opnå en betydelig del af den tilhørende ekstra betaling.
- at forberedelsesperioden op til togoperatørens overtagelse af udbudt trafik tilrettelægges med varierende længde afhængig af udbudets kompleksitet. Hermed søges sikret tilstrækkelig tid til bl.a. uddannelse af lokomotivførere.

### **Uddannelse af lokomotivførere**

Transport- og Energiministeriet har i længere tid arbejdet sammen med Undervisningsministeriet om at etablere en offentlig lokomotivføreruddannelse. Arbejdet er nu så langt fremme, at den ny uddannelse forventes at starte i oktober 2005.

Med etableringen af den offentlige uddannelse, sikres dels en stor uddannelseskapacitet i offentlig regi, dels en større gennemsigtighed i uddannelsesomkostningerne.

For så vidt angår uddannelseskapaleten, tilrettelægges uddannelsen med en årlig gennemsnitlig kapacitet på ca. 200 førere. (Dog med mulighed for årlige udsving). Hermed vil eventuelle nye operatører kunne rekruttere et betydeligt antal førere inden driftsstart, og har derved et alternativ til førere, der overgår fra den eksisterende til den nye togoperatør. Det må dog bemærkes, at der fortsat udestår en håndtering af særlige efteruddannelsesmoduler f.eks. uddannelsen til fremføring af tog over Øresund.

For så vidt angår gennemsigtheden i uddannelsesomkostningerne, er der nu – i enighed med togoperatørerne og fagforeningerne - fastlagt en enhedspris for uddannelsen af lokomotivførere på den offentlige uddannelse. Denne ramme vil kunne danne grundlag for en mere præcis forventning til uddannelsesomkostningerne i forbindelse med udbud, end det var tilfældet ved udbudet i Midt- og Vestjylland.

For god ordens skyld skal jeg dog atter gøre opmærksom på, at de uddannelsesomkostninger, der blev oplyst i forbindelse med udbudet i Midt- og Vestjylland til enhver tid har svaret til Transport- og Energiministeriet aktuelle viden. I hvert tilfælde, hvor der har været lejlighed til at revurdere prisen på – eller antallet af – ARRIVAs lokomotivførere, har ministeriet således oplyst Finansudvalget herom.

### **Kontraktopfølgningen**

Statsrevisorernes beretning har ikke givet anledning til grundlæggende ændringer af Transport- og Energiministeriets kontraktopfølgning.

Generelt er det min opfattelse, at den grad af detailstyring og kontrol af ARRIVA, der lægges op til i beretningen, harmonerer dårligt med kontraktstyringsinstrumentet, hvor ansvaret for selve togdriften ligger hos jernbanevirksomheden, mens Transport- og Energiministeriet er ansvarlig for at føre tilsyn med, at staten modtager den jernbaneydelse, der følger af kontrakten.

Med udgangspunkt i beretningen er der foretaget visse justeringer i kontraktopfølgningen vedrørende

- udarbejdelse af standarder for vurdering af togs rengøring mv.
- hyppigere kontakt med ARRIVAs samarbejdspartnere for at sikre, at samarbejdet fungerer, men uden at ansvaret dermed overtages af Trafikstyrelsen
- løbende drøftelse med ARRIVA af planerne i videste forstand for den kommende tid.

Omfanget af inspektioner afpasses, så der er en rimelig balance mellem ressourceforbruget og udbyttet af inspektionerne. De hidtil gennemførte inspektioner i 2005 har således ikke givet nævneværdig ny information i forhold til den viden Transport- og Energiministeriet allerede - gennem opfølgningen i øvrigt - var i besiddelse af og som der allerede var reageret på baggrund af. Efter Transport- og Energiministeriets vurdering vil en øget indsats på tilsynsområdet næppe stå mål med de resultater, der ville følge heraf. Det er dog klart at Trafikstyrelsen løbende vurderer behovet for inspektioner og er beredt til, hvis behovet opstår, at intensivere inspektionsarbejdet.

### *Besparelser i forbindelse med udbudet*

Jeg er enig med statsrevisorerne i, at det først vil være muligt at foretage en endelig opgørelse af besparelserne ved udbudet efter kontraktudløbet i 2010.

Jeg mener dog, at et godt udgangspunkt for at anslå besparelsen i hele perioden frem til 2010 vil

være den kontraktbetaling, ARRIVA skal have fra Transport- og Energiministeriet. Hvis man bruger kontraktbetalingen som et budget for statens udgifter, er der næppe nogen tvivl om, at staten har sparet et ikke uvæsentligt millionbeløb ved at have udliciteret togtrafikken i Midt- og Vestjylland.

Med venlig hilsen  
Flemming Hansen