



Transport- og Energiministeriet

Folketingets Finansudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Dato : 7. juni 2005
J.nr. : 004-000179/012-000030

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 1-10 ad aktstykke J – § 28 fremsat den 17. maj 2005

Spørgsmål 1

”Hvad menes med, at forslaget ikke medfører merudgifter i finansåret 2005? Er der på finansloven forudsat afskedigelser af tjenestemænd i 2005”.

Svar:

Med sætningen ”forslaget medfører ikke merudgifter i finansåret” menes, at udgifterne i 2005 kan afholdes inden for Banedanmarks samlede netto-udgiftsbevilling i 2005.

Spørgsmål 2

”Hvor mange af de ultimo 2004 ca. 1470 ansatte er tjenestemænd, og hvor mange er overenskomstansatte”.

Svar:

Af de 1470 ansatte der var ansat ultimo 2004 er de ca. 740 tjenestemænd og ca. 730 overenskomstansatte.

Spørgsmål 3

”Hvor stor var den udisponerede videreførsel på § 28.63.22 Banedanmarks Entreprenørvirksomhed (Anlægsbevilling) pr. 31. december 2004”.

Svar:

Den samlede videreførte opsparring på § 28.63.22 udgjorde ultimo 2004 29 mio. kr. Heraf er 25 mio. kr. udisponeret og kan således anvendes til finansiering af rådighedsløn.

Spørgsmål 4

”Hvorledes opgøres det gennemsnitlige effektiviseringsniveau for indkøb af jernbanetekniske ydelser, som forudsættes at blive på 9,9 pct. i stedet for 7 pct”.

Svar:

Det gennemsnitlige effektiviseringsniveau opgøres som udgangspunkt ved at sammenligne priserne og udgiftsniveauet i 1999 med priserne og udgiftsniveauet i 2004. Banedanmark har på den baggrund opgjort effektiviseringsniveauet i 2004 til 9,9 %.

Deloitte har gennemgået Banedanmarks beregninger og har i en revisorerklæring fra 9. maj 2005 konkluderet, at Deloitte ikke er blevet opmærksom på forhold, der giver anledning til at mene, at den af Banedanmark beregnede effektivisering på 9,9 pct. ultimo 2004, set i forhold til 1999, ikke er korrekt ud fra de anførte forudsætninger.

Der udestår imidlertid en udarbejdelse af mere detaljerede specifikationer af regnskabet for 1999, hvorfor Deloitte tager forbehold for den eventuelle effekt af dette forhold.

Banedanmark arbejder i øjeblikket på at fremskaffe specifikationerne, således at usikkerheden vedrørende dette forhold kan reduceres eller helt forsvinde. Den endelige effektiviseringsopgørelse vil foreligge senest den 10. juni, jf. besvarelsen af spørgsmål 5.

Spørgsmål 5

”Hvorledes vil Finansudvalget blive holdt informeret om effektiviseringsniveauet for hvert af årene i perioden 2005-09, og herunder om, hvorvidt det bliver på 9,9 pct. i stedet for de oprindeligt forudsatte 7,0 pct”.

Svar:

For så vidt angår opgørelsen af 2004 niveauet og dermed af den videreførte effektivisering forventes denne at være endelig opgjort senest fredag den 10. juni 2005. Finansudvalget vil straks herefter blive orienteret om det endelige resultat.

For så vidt angår opgørelsen af den årlige effektivisering i perioden fra 2005 - 2009 er det i rammeaftalen forudsat, at Banedanmark viderefører den i perioden 2000 - 2004 forudsatte opnåede gennemsnitlige effektivisering på 7 pct., og at der herudover realiseres effektiviseringer på 2 pct. årligt.

Ved opfølgning på effektiviseringskravet i rammeaftalen fra 2005 vil effektiviseringskravet på 2 pct. blive opgjort i forhold til 2004-niveauet.

I kontrakten mellem Transport- og Energiministeriets departement og Banedanmark om forvaltning af statens jernbaneinfrastruktur i perioden 2005-06 er den præcise metode for opgørelsen af effektiviseringskravet i forhold til 2004 niveauet på årligt 2 pct. beskrevet. Det fremgår her, at Banedanmarks rapportering til Transport- og Energiministeriets departement sker i forbindelse med udarbejdelsen af årsrapporten.

Transport- og Energiministeriet vil tage initiativ til, at der i forbindelse hermed vil tilgå en særskilt orientering til Folketingets Finansudvalg.

Spørgsmål 6

”Hvorledes vil finansieringen blive tilvejebragt, hvis effektiviseringsniveauet for perioden 2005-09 bliver lavere end 9,9 pct”.

Svar:

Såfremt det videreførte effektiviseringsniveau fra 2004 ved den endelige opgørelse skulle vise et resultat under 9,9 pct. vil den overskydende bevilling være mindre end de i aktstykket anførte 78 mio. kr. årligt.

Da der i aktstykket er forudsat en samlet finansiering til rådighedsløn på ca. 100 mio. kr., der hentes fra effektiviseringsgevinsten i årene 2006 (med 78 mio. kr.) og 2007 (med 22 mio. kr.), vil en videreført effektivisering under 9,9 pct. indebære, at en større andel af effektiviseringsgevinsten i 2007 vil skulle anvendes til finansiering af rådighedsløn.

Såfremt effektiviseringsniveauet ved den endelige opgørelse måtte vise sig at være så reduceret i forhold til de 9,9 pct., at effektiviseringsgevinsten i 2006 og 2007 ikke kan finansiere de forudsatte 100 mio. kr. til rådighedsløn, vil der ske en fornyet forelæggelse for Folketingets Finansudvalg.

Spørgsmål 7

”Vil de midler som tilvejebringes som følge af de foreslåede initiativer i stedet være gået til forbedringer af det danske jernbanenet, hvis ikke de skulle anvendes til at kompensere tjenestemænd?”

Svar:

Udgiften til rådighedsløn til de 140 tjenestemænd udgør i alt kr. 156 mio. fordelt over 2005 – 2009. Udgiften forudsættes finansieret på følgende måde:

- Salg af aktiver i 2005 (salg af diverse anlægsmateriel og frasalg af Entreprenørvirksomhedens bilflåde) for ca. 31 mio. kr.
- Forbrug af opsparede anlægsmidler i 2005 fra anlægskonto § 28.63.22 under Banedanmarks Entreprenørvirksomhed på ca. 25 mio. kr. og

- Effektiviseringsgevinsten i Banedanmark i 2006 og 2007 på ca. 100 mio. kr.

For så vidt angår salget af aktiver i 2005 ville disse midler i henhold til budgetvejledningen være tilgået statskassen.

Vedrørende de overskydende midler i 2006 og 2007, som følger af den forøgede effektivisering, ville anvendelsen af disse midler skulle fastlægges i forbindelse med efterårets genforhandling af rammeaftalen.

Endelig har de opsparede midler på Entreprenørvirksomhedens anlægskonto været forudsat anvendt til indkøb af Entreprenørvirksomhedens produktionsapparat, dvs. til indkøb af maskiner etc. Der er tale om midler overført fra tidligere år, og som der i 2005 ikke er behov for grundet det lavere aktivitetsniveau i Entreprenørvirksomheden. Midlerne ville ikke kunne anvendes til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet uden Finansudvalgets tilslutning.

Hertil skal mere generelt tilføjes, at den ekstra effektivisering der medgår til finansieringen netop afspejler, at der gennemføres udbud som vindes af private entreprenører (og som medfører behov for afskedigelser i Banedanmark), idet det er de lavere priser hos de private entreprenører, som i høj grad udgør effektiviseringen.

Det skal afslutningsvis bemærkes, at såfremt der ikke foretages afskedigelser i Banedanmark vil dette indebære omkostninger i form af løn til overtallige tjenestemænd. Banedanmark vurderer, at løn til overtallige tjenestemænd vil koste ca. kr. 6 - 8 mio. pr. måned. Desuden vil de overtallige medarbejdere kunne forringe entreprenørvirksomhedens evne til at vinde ordrer i konkurrencen på markedet.

Spørgsmål 8

”Har regeringen eller Bane Danmarks ledelse forsøgt at rette henvendelse til de relevante faglige organisationer med henblik på at forhandle en løsning, hvor et selvstændigt selskab med andre overenskomster end de gældende kan sikre, at der ikke skal bruges mange hundrede millioner kroner til afskedigede tjenestemænd?”

Svar:

Banedanmark har tidligere været i dialog med organisationerne om en ændring af overenskomsterne bl.a. vedrørende det såkaldt mødetidsspørgsmål for at opnå en effektivisering af Banedanmarks Entreprenørvirksomhed. Disse drøftelser blev afsluttet i sommeren 2004 uden resultat.

Banedanmarks direktion tog desuden i foråret 2004 kontakt til de faglige organisationer med henblik på en dialog om dels udviklingen af Entreprenørvirksomheden, dels den organisatoriske udvikling af Banedanmark som helhed, herunder det fremtidige behov for personale i hele virksomheden.

Denne dialog var ganske omfattende med afholdelse af bl.a. seminarer og primært med deltagelse af Dansk Jernbaneforbund, HK Trafik & Jernbane og SID. Dialogen fortsatte over sommeren 2004, men tabte momentum op til Dansk Jernbaneforbunds kongres i oktober 2004.

Banedanmarks direktion har efterfølgende flere gange taget kontakt til de faglige organisationer for at genoptage dialogen om disse spørgsmål. For ganske nylig er der afholdt indledende møder med relevante faglige organisationer med henblik på at forhandle en løsning vedrørende ansættelsesvilkårene for tjenestemændene i Banedanmarks entreprenørvirksomhed Entreprisen efter et eventuelt salg af virksomheden til et selvstændigt selskab.

Spørgsmål 9

”Hvad forventer ministeren, at der samlet skal bruges af midler til at løse tjenestemandsproblemet i Bane Danmark ved et salg af Entreprisen?”

Svar:

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål 8, er der afholdt indledende møder med de relevante faglige organisationer med henblik på at forhandle en løsning vedrørende ansættelsesvilkårene for tjenestemændene i Banedanmarks entreprenørvirksomhed Entreprisen efter et eventuelt salg af virksomheden. Da egentlige forhandlinger ikke er begyndt, er det vanskeligt at vurdere hvilke midler, der eventuelt skal bruges til en hensigtsmæssig løsning. Men såfremt Entreprisen tilpasses for at styrke konkurrencedygtigheden, vil den opnåelige pris ved et salg af virksomheden blive væsentligt højere og dermed kunne bidrage til at reducere statens nettoomkostninger.

Spørgsmål 10

”Der ønskes en uddybende specifikation af de udbud, der skal effektivisere Banedanmark i 2006 og 2007, samt den bagvedliggende økonomiske beregning”.

Svar:

Som det fremgår af aktstykket viser den seneste opgørelse, at Banedanmarks effektiviseringsniveau ved udgangen af 2004 ligger på 9,9 %. Den effektivisering, som foreslås omdisponeret til udgifter til rådighedsløn, er således en effektivisering, som vil blive realiseret, hvis blot Banedanmark kan opretholde effektiviseringsniveauet fra 2004 samt opnå den i henhold til trafiktalet forudsatte yderligere effektivisering på 2 pct. årligt.

Det største bidrag til effektiviseringen kom fra fornyelsesopgaver, navnlig sporfornyelsesprojekter. Disse udgjorde mere end 50 % af den samlede effektivisering fra 2000 til 2004 og mere end 90 % i 2004.

I forbindelse med de afholdte licitationer i 2004 og primo 2005 har Banedanmark konstateret, at de indkomne tilbudspriser især på sporområdet har ligget langt under bygherreoverslagene. Forskellen på bygherreoverslaget og tilbudspriserne giver et omtrentligt billede af de effektiviseringer, der kan forventes på entreprenørens andel af opgaven, men som først kan fastlås endeligt, når projektet er afsluttet.

Resultatet af de større afholdte licitationer primo 2005 på sporområdet fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Licitationsresultater på større sporprojekter 2005

Projekt	Bygherreoverslag*	Licitationsresultat (laveste tilbud)
Fredericia-Lunderskov	51 mio. kr.	33 mio. kr.
Herning-Give	105 mio. kr.	71 mio. kr.
Give-Vejle	90 mio. kr.	79 mio. kr.

* Bygherreoverslaget omfatter udgiften til entreprenørens gennemførelse af projektet, men omfatter ikke udgifter til eventuelle bygherreleverancer, projektering, rådgivning m.v. Bygherreoverslaget og det tilsvarende licitationsresultat er således ikke udtryk for projektets forventede totaludgift

Som det fremgår, er der også i 2005 udsigt til betydelige effektiviseringer på fornyelsesområdet. Markedssituationen i 2006 og 2007 kan naturligvis ændre sig, men under alle omstændigheder må det konstateres, at der nu er etableret et betydeligt og stærkt konkurrencepræget marked for disse ydelser. På nuværende tidspunkt er der således ikke tegn på, at markedssituationen vil ændre sig væsentligt.

I 2006 og 2007 forventer Banedanmark at påbegynde følgende større fornyelsesentrepriser efter udbud:

Fornyelse af Strandmøllebroen på strækningen København-Helsingør.
Sporfornyelse af ca. 12 km spor på fjernbanespor København - Høje Taastrup.
Sporfornyelse af ca. 7 km spor på strækningen Ringsted-Nykøbing F.
Sporfornyelse af ca. 7 km spor på strækningen Lunderskov-Tinglev.
Sporfornyelse af ca. 34 km spor på S-banen Svanemøllen-Hillerød.
Sporfornyelse af ca. 30 km spor på S-banen Skelbæk-Køge.

De nævnte projekter har alle anslåede entreprissummer på over 20 mio. kr. Der planlægges desuden udført omkring 200 mindre fornyelsesprojekter i 2006 og 2007.