



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 17. juni 2005
J.nr. : 004-000174

Trafikudvalget har i brev af 24. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 159 (alm. del – bilag 199), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 159:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 23. maj 2005 fra Dansk Jernbaneforbund, Fagligt Fælles Forbund og Dansk Metal samt talepapir i forbindelse med foretrædet for udvalget den 2. juni 2005 vedrørende omdannelse af Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed (SOV) med mulighed for lånefinansiering, jf. alm. del – bilag 199 og 218."

Svar:

En række forbund, der organiserer medarbejdere i Banedanmark, har henvendt sig til Folketingets Trafikudvalg med et forslag om, at Banedanmark omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed, hvilket skulle sikre bedre togdrift, større sikkerhed og mere tilfredse kunder.

Det er dog svært umiddelbart at se, hvordan en ændring af Banedanmarks organisatoriske status fra statsvirksomhed til selvstændig offentlig virksomhed i sig selv forbedrer jernbanedriften i Danmark.

Udgangspunktet for forbundenes forslag er den succes, som DSB har haft efter omdannelse til selvstændig offentlig virksomhed.

Men Banedanmark har ikke samme udgangspunkt, som DSB havde.

Godt nok har Banedanmark opnået en række positive resultater de seneste år. Virksomheden har været igennem en betydelig trimningsproces, således at vi i dag får langt mere jernbane for pengene end vi gjorde tidligere. Ved en aktiv udbudsstrategi har Banedanmark i forrige rammeaftaleperiode således opnået en effektivisering på knap 10 pct., hvilket er ganske flot.

Men der er stadig en række utilfredsstillende forhold angående Banedanmarks styring af økonomi og produktion. Der er blandt andet igen konstateret overskridelser af Banedanmarks bevillinger. På denne baggrund har jeg måtte udskyde tidspunktet, hvor Banedanmarks rådgivende bestyrelse skifter status.

At det er nødvendigt med en grundig opfølgning på disse forhold, understeges af den alvor de behandles med i Folketingets Finansudvalg, som har bedt Rigsrevisionen om at undersøge forholdene.

Det er ikke tidspunktet, hvor vi kan reducere den politiske kontrol med Banedanmark. Men hvis bestyrelsens handlingsplan for genopretning af Banedanmarks økonomi- og produktionsstyring på tilstrækkelig troværdig vis sandsynliggør, at den forebygger gentagelser, vil det igen blive relevant at overveje, at lade den rådgivende bestyrelse skifte status. Hvis denne proces skal kunne videreføres med placering af yderligere ansvar hos Banedanmark, er det af afgørende betydning, at der bliver skabt tillid til Banedanmark i det politiske system gennem en vedvarende god præstation fra Banedanmarks side.

Hertil kommer, at vi endnu ikke har set effekten af det nye koncept med en bestyrelse og kontraktstyring, som blev introduceret på grundlag af Lov af Banedanmark fra 2003.

Selv om jeg således ikke finder tidspunktet inde til en ændring af Banedanmarks status fra statsvirksomhed til selvstændig offentlig virksomhed, vil jeg gerne kommentere henvendelsen fra forbundene.

På en række punkter er det nærmest umuligt at se forskellen på dagens og det foreslåede Banedanmark.

Rapporten fremhæver, at ved en omdannelse af Banedanmark til selvstændig offentlig virksomhed vil ledelsens sammensætning og kompetencer blive fastlagt klart, og at medarbejderne skal udpeges til bestyrelsen. Hertil er at bemærke, at allerede nu fastlægger Lov om Banedanmark både ledelsens sammensætning og kompetencer klart, og der sidder i dag medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen.

Af det udleverede talepapir fremgår, at forbundene finder, at ledelseshierarkiet har for mange niveauer i forhold til private virksomheder. En ændring af dette forudsætter ikke omdannelse af Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed – det kan gøres i alle tilfælde.

Banedanmarks formål er allerede relateret til gældende lovgivning, som det foreslås i rapporten, og her er Banedanmarks kerneområder også beskrevet.

Rapporten foreslår, at der indgås en tiårig kontrakt mellem Banedanmark og Transport- og Energiministeriet. Der blev den 11. april 2005 netop indgået en kontrakt mellem parterne gældende for to år men med sigtelinier for yderligere otte år – sigtelinier som Banedanmark ifølge kontrakten kan lægge til grund for sin langtidsplanlægning. Dermed er der tilvejebragt mulighed for, at Banedanmark kan udarbejde og følge de langsigtede planer, som rapporten efterlyser.

Når denne første kontrakt er toårig med otteårige sigtelinier (den første DSB-kontrakt var etårig uden sigtelinier) skyldes det, at parterne bag trafiktaleten til efteråret vil optage forhandlinger om endeligt at fastlægge målene og de økonomiske vilkår for perioden frem til 2014.

Jeg undrer mig særligt over to ting i rapporten:

For det første omtaler man frikøb af tjenestemænd ved omdannelse af Banedanmark til aktieselskab. Hertil må jeg sige, at regeringen ikke har planer om et sådant skridt. Derimod vurderer vi fordele og ulemper ved et salg af Banedanmarks entreprenørvirksomhed Entreprise.

For det andet nævnes, at Banedanmark som en selvstændig offentlig virksomhed vil bevare Banedanmarks spidskompetencer og undgå både massive fyringer og udbetaling af rådighedsløn til virksomhedens 1407 tjenestemænd. Jeg er ikke bekendt med planer om frikøb eller afskedigelse af samtlige Banedanmarks tjenestemænd. Vi vil selvfølgelig ikke fjerne ekspertise, som er nødvendig for, at virksomheden kan opfylde de i Lov om Banedanmark definerede opgaver.

Hvad er så det nye i rapporten? Jo, forbundene peger på en løsning, som - hævdes det - vil hjælpe ledelsen i Banedanmark til at råde bod på mangel på ledelsesredskaber og økonomiske muligheder.

Hovedbudskabet – og det nye i rapporten – er påstanden om, at en omdannelse til en selvstændig offentlig virksomhed vil give den fordel, at forbedringer af skinner og signaler kan finansieres ved låneoptagelse og dermed udjævne udgifterne over en årrække.

Men for det første kan staten – hvis den ønsker at anvende lånefinansiering - gøre det direkte uden en selvstændig offentlig virksomhed som medlem, og for det andet skal betalingen over finansloven øges med kapitalomkostningerne, og det fremmer ikke den afkobling fra finansloven, som forbundene foreslår.

Her er vi ved sagens kerne. Fagforbundene ønsker gennem låneoptagning flere penge til forbedring af det danske jernbanenet. Det er et helt legitimt ønske, men vi gør, hvad vi kan under hensyntagen til, at andre sektorer –

f.eks. sygehuse og ældrepleje – også skal have tilført midler fra statskassen, som ikke er udtømmelig.

Denne regering lægger stor vægt på jernbanenettets genopretning. Sammen med partierne bag trafikaftalen af 5. november 2003 gør vi faktisk en historisk stor indsats. I trafikaftalen er der afsat knap en milliard kroner ekstra om året til jernbanenettet, og det er forudsat, at der i perioden frem til 2009 særligt sættes på at forbedre togenes regularitet, hvorefter der fra 2010 iværksættes en løbende genopretning af jernbanenettet.

Til efteråret mødes regeringen med forligspartierne for at revurdere trafikaftalen. Udgangspunktet er, at de økonomiske rammer ligger fast, men vi skal sikre, at de mange midler udnyttes bedst muligt, og at Banedanmarks effektiviseringer kan omsættes til gavn for jernbanen. Desuden tyder den seneste tids udvikling på, at der skal ses nærmere på især spørgsmålet om regularitet, signaler og prioriteringen mellem anvendelse af midler til akut vedligeholdelse og til fornyelse.

Specielt spørgsmålet om fornyelse af signaler fylder meget i rapporten. Jeg har bedt Banedanmark om et beslutningsgrundlag, der viser behovet for et nyt togkontrollsystem og angiver en eller flere løsningsmuligheder. Men jeg vil understrege, at der i trafikaftalen allerede er afsat i størrelsesordenen en kvart milliard kroner årligt til fornyelse og vedligeholdelse af signalerne.

Jeg vil her benytte lejligheden til at understrege, at sammenlignet med andre lande fungerer jernbanen i Danmark ikke så dårligt som det ofte fremstilles. Tilfredsheden med jernbanebetjeningen i Danmark ligger faktisk på et forholdsvis højt niveau sammenlignet med andre lande, og i 2004, hvor regulariteten var dårlig, steg antallet af rejser med DSB faktisk med knap 2,8 mio. (knap 2 pct.) i forhold til 2003.

Endelig nævner rapporten, at salg af ikke-kerneområder kan komme på tale, uden at komme nærmere ind på hvilke områder eller under hvilke forhold det tænkes praktiseret. Derfor vil jeg knytte nogle kommentarer til situationen vedrørende Banedanmarks entreprenørvirksomhed Entreprise.

I 2004 slog konkurrencen på det danske marked for jernbanetekniske ydelser for alvor igennem. Entreprise tabte markant flere udbud end tidligere. Når en entreprenørvirksomhed som Entreprise udsættes for en så stærkt stigende konkurrence, må man tilpasse virksomheden på en måde, der afspejler de nye markedsforhold.

Sammen med blandt andet Banedanmark har vi vurderet Entreprises fremtidsudsigter. Vi undersøger nu fordele og ulemper ved et salg af Entreprise. Umiddelbart tror jeg, at det kan give virksomheden nye muligheder for at sikre sin overlevelse og dermed et stort antal arbejdspladser.

Konkret undersøger en arbejdsgruppe en meget bred vifte af forhold, herunder skal:

- tjenestemændenes fremtid drøftes med personaleorganisationerne,
- værdien af Entreprisen vurderes,
- konkurrenceforholdene afdækkes og
- der skal foretages sonderinger for at belyse, om der er købere til virksomheden.

Når den nedsatte arbejdsgruppe har færdiggjort sit beslutningsoplæg vil spørgsmålet om salg af Entreprisen blive drøftet politisk. Hvis vi er ambitiøse og træffer en beslutning om et salg i september, tror jeg, at det kan gennemføres i begyndelsen af 2006.

Det er her meget vigtigt at bemærke, at Entreprisen ikke som en del af Banedanmark som selvstændig offentlig virksomhed kan få de samme vilkår som de private konkurrenter.

For eksempel skal også selvstændige offentlige virksomheder følge de såkaldte kontrolbudsregler, hvilket binder virksomheden i dens fordeling af omkostninger på tilbudslisten. Ligeledes skal der medregnes fuldt dækningsbidrag på alle tilbud, man kan derfor ikke i perioder med overkapacitet sætte prisen ned. Og Entreprisen vil stadig, i modsætning til konkurrenterne, ikke frit og hurtigt vælge underleverandører, hvis man finder det fordelagtigt.

Afslutningsvist vil jeg bemærke, at de personalemæssige forhold omtales i rapporten uden at der lægges op til f.eks. de nødvendige ændringer af mødetidsreglerne.

I talepapiret siges, at forbundene altid er parate til at samarbejde om en løsning, som er i balance i forhold til det private arbejdsmarked, og at de gerne stiller op til en konstruktiv dialog.

Banedanmark har tidligere været i dialog med organisationerne om en ændring af overenskomsterne bl.a. vedrørende det såkaldte mødetidsspørgsmål for at opnå en effektivisering af Entreprisen. Disse drøftelser stoppede i sommeren 2004 uden resultat.

Banedanmarks direktion tog i foråret 2004 kontakt til de faglige organisationer med henblik på en dialog om dels udviklingen af Entreprisen, 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 forbund med henblik på at forhandle en løsning vedrørende ansættelsesvilkårene for tjenestemændene i Entreprise efter et eventuelt salg af virksomheden til et selvstændigt selskab.

Disse møder betragter jeg som en prøvesten for forbundenes villighed til konstruktivt at diskutere de vanskelige udfordringer, som Banedanmark står overfor.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen