



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 11. december 2009
Dok.id 939692
J. nr. 004-U18-001411
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 23. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 314 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 314:

"Ministeren bedes kommentere artiklen "Hård kritik af udbud på drift af Metro" i Børsen den 21. oktober 2009. Herunder bedes ministeren besvare følgende spørgsmål:

- Artiklen i Børsen nævner, at der skal underskrives en kontrakt i januar 2010 på drift af metroen. Kan ministeren bekræfte, at det fortsat er Metroselskabets plan?
- Hvilke problemer mener ministeren, at Metroselskabet bør forudse, såfremt der først indgås kontrakt senere?
- Hvad kan ministeren oplyse om status på udbuddet? Herunder bedes ministeren oplyse, om Metroselskabet har modtaget de endelige tilbud, som skal bruges til at afgøre udbuddet, og hvorvidt man kan sige noget om, hvor mange bydere, der fortsat er interesserede?
- Er ministeren vidende om, at kritikken i Børsens artikel har givet anledning til, at Metroselskabet har ændret forløbet eller tilbudt yderligere information til alle bydere for at få den bedst mulige konkurrence?"
- Kan ministeren be- eller afkræfte, at der findes et antal spørgsmål (jf. Børsens artikel) såsom antallet af uheld/hændelser i metroen og forbruget af reservedele, hvorom byderne ikke har kunne få adgang til den relevante information, som er nødvendig iforhold til at udarbejde bud?
- Artiklen nævner det forhold, at Metroselskabet ikke har nogen nævneværdig erfaring med togudbud. Kan ministeren oplyse, hvordan man leder opgaven og sikrer den nødvendige ekspertise
- Er det ministerens holdning, at fremtidige udbud bør håndteres i samarbejde med Trafikstyrelsen

Svar:

Det er Metroselskabet I/S, der forestår udbud af drift og vedligehold af Metroen jf. § 8, stk. 4 i Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.



På den baggrund har jeg bedt Metroselskabet I/S om bidrag til besvarelse af de seks første delspørgsmål, som spørgsmål 314 er delt op i.

Side 2/2

Vedrørende de seks første delspørgsmål, skal jeg henholde mig til Metroselskabets svar, som er markeret med anførselstegn, idet der er tale om citater fra Metroselskabet.

- "Artiklen i Børsen nævner, at der skal underskrives en kontrakt i januar 2010 på drift af metroen. Kan ministeren bekræfte, at det fortsat er Metroselskabets plan?"

For så vidt angår ovenstående spørgsmål har Metroselskabet svaret følgende:

"Ifølge tidsplanen for gennemførelse af udbud af drift og vedligeholdelse af Metroen vil der skulle indgås kontrakt om opgaven i januar 2010. Dette er fortsat Selskabets forventning."

- "Hvilke problemer mener ministeren, at Metroselskabet bør forudse, såfremt der først indgås kontrakt senere?"

For så vidt angår ovenstående spørgsmål har Metroselskabet svaret følgende:

"Såfremt der – mod forventning - ikke kan indgås kontrakt i januar 2010 eller kort tid efter, vil den nye kontrakts ikrafttræden blive udskudt tilsvarende, således at mobiliseringsperioden for den nye operatør fastholdes."

- "Hvad kan ministeren oplyse om status på udbuddet? Herunder bedes ministeren oplyse, om Metroselskabet har modtaget de endelige tilbud, som skal bruges til at afgøre udbuddet, og hvorvidt man kan sige noget om, hvor mange bydere, der fortsat er interesserede?"

For så vidt angår ovenstående spørgsmål har Metroselskabet svaret følgende:

"Udbuddet af drift og vedligeholdelse af Metroen sker i henhold til EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv som udbud med forhandling.

I foråret 2009 prækvalificeredes 6 tilbudsgivere. Alle 6 tilbudsgivere afgav tilbud den 24. august 2009 og deltog i indledende forhandlingsmøder i begyndelsen af oktober. Ved forhandlingsmøderne modtog alle tilbudsgivere fra Metroselskabet en række enslydende generelle bemærkninger samt desuden individuelle bemærkninger og råd om på hvilke områder, de enkelte tilbudsgivere kunne forbedre deres tilbud. Desuden fik alle oplysning om, hvorledes deres pris forholdt sig til et af Metroselskabet på forhånd udarbejdet prisestimat. Ingen sammenlignende oplysninger blev givet. På dette grundlag fik alle 6 til-



budsgivere mulighed for at fremsætte reviderede tilbud, med en frist i slutningen af oktober 2009.

Ved modtagelsen af de reviderede tilbud fra alle 6 tilbudsgivere konstateredes, at to tilbudsgivere havde et forbehold for afgivelse af moderselskabsgaranti uden begrænsning. Med henblik på at opnå den bedst mulige konkurrencesituation besluttede Metroselskabet på anbefaling fra selskabets advokat at fastsætte en ansvarsbegrænsning og samtidig give alle 6 tilbudsgivere mulighed for eventuelt at revidere deres pris i lyset af denne ansvarsbegrænsning. På dette grundlag blev supplement til de reviderede tilbud modtaget fra alle 6 tilbudsgivere den 20. november 2009.

Samtidig har Selskabet evalueret den tekniske kvalitet af tilbuddene, således at der nu foreligger en samlet evaluering af tilbuddene omfattende både pris og kvalitet. På dette grundlag er tre tilbudsgivere blevet inviteret til fortsatte forhandlinger, mens tre er blevet fravalgt.

Forhandling med de tilbudsgivere, der er inviteret til at fortsætte, vil finde sted i begyndelsen af december, således at deres endelige tilbud kan foreligge inden jul. Herefter forventes evaluering af de endelige tilbud og forhandlinger om indgåelse af kontrakt med den tilbudsgiver, der har afleveret det økonomisk mest fordelagtige tilbud, at kunne gennemføres i løbet af januar 2010.”

- ”Er ministeren vidende om, at kritikken i Børsens artikel har givet anledning til, at Metroselskabet har ændret forløbet eller tilbudt yderligere information til alle bydere for at få den bedst mulige konkurrence?”
- ”Kan ministeren be- eller afkræfte, at der findes et antal spørgsmål (jf. Børsens artikel) såsom antallet af uheld/hændelser i metroen og forbruget af reservedele, hvorom byderne ikke har kunne få adgang til den relevante information, som er nødvendig iforhold til at udarbejde bud?”

For så vidt angår ovenstående to spørgsmål har Metroselskabet svaret følgende:

”Med hensyn til de emner, som kritikerne ifølge artiklen tilkendegiver at mangle informationer om, kan følgende oplyses:

1. Antallet af uheld og hændelser

Tilbudsgiverne har modtaget den nuværende operatørs sikkerhedsrapport for 2008, som er udarbejdet i henhold til Bekendtgørelse nr. 646 af 25/6 2008 om indberetning af data til Trafikstyrelsen om ulykker, hændelser og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Da bekendtgørelsen først trådte i kraft i 2008, er der ikke udarbejdet tilsvarende rapporter for de foregående år. I stedet har tilbudsgiverne fået oplysninger



om alle de skader og fejl, der har været i perioden 1. august 2004 til 10. august 2009.

Side 4/4

I artiklen fremhæves specielt, at den påståede mangel på sådanne oplysninger har betydning for prisen på forsikringer. I den forbindelse kan det nævnes, at tilbudsgiverne desuden har fået oplyst samtlige skader, som er anmeldt på den nuværende skadesforsikring samt på ansvarsforsikringen, herunder om der var tale om personskade eller tingskade. Det tilføjes, at der kun har været anmeldt ganske få skader på forsikringerne.

2. Antallet af reservedele og priserne herpå

Tilbudsgiverne har fået oplysninger om forbrug, herunder antal og art, af reservedele i perioden 1. januar 2005 til 30. juni 2009 samt oplysninger om antallet og arten af alle såkaldte "consumables" for samme periode. De har ligeledes modtaget en liste over leverandører af reservedelene.

Selskabet har derimod ikke fundet det rigtigt at oplyse priser på reservedele, da sådanne priser fastlægges ved forhandling mellem operatøren og leverandøren. En sådan oplysning ville således i praksis kunne risikere at overføre det økonomiske ansvar for indkøb af reservedele fra operatøren til Metroselskabet og dermed fjerne operatørens incitament til en økonomisk hensigtsmæssig håndtering af reservedele.

3. Personaleomsætningen hos den nuværende operatør

Det har ikke været muligt at fremskaffe oplysninger om den historiske personaleomsætning. Metroselskabet har ikke vurderet dette væsentligt, idet personaleomsætningen er afhængig dels af de aktuelle konjunkturer i samfundet, dels af den konkrete ledelse af selskabet. Begge dele forhold, der er uafhængige af historikken.

Som det fremgår, er det Metroselskabets opfattelse, at tilbudsgiverne har modtaget alle relevante oplysninger for at kunne give tilbud på opgaven. Derfor har Børsens artikel ikke givet anledning til at ændre forløbet eller til at tilbyde yderligere information."

- "Artiklen nævner det forhold, at Metroselskabet ikke har nogen nævneværdig erfaring med togudbud. Kan ministeren oplyse, hvordan man leder opgaven og sikrer den nødvendige ekspertise".

For så vidt angår ovenstående spørgsmål har Metroselskabet svaret følgende:

"Metroselskabet (og tidligere Ørestadsselskabet) har gennemført og gennemfører løbende et stort antal udbud af både anlægs- og driftsopgaver. Som eksempler kan nævnes det igangværende meget omfattende udbud af drift og anlæg af Cityringen og det tidligere ligeledes meget omfattende udbud af drift og anlæg af Metroens etape 1, 2 og 3 (begge udbud i milliardklassen). Hertil kommer



et betydeligt antal mindre omfattende udbud bl.a. udbud af en række forskellige rådgiveropgaver i forbindelse både med etape 1, 2 og 3 og med Cityringen, udbud af en række bygherreleverancer på Metroens tre første etaper, udbud af geotekniske undersøgelser på Cityringen, udbud af en række entreprenøropgaver både i forbindelse med ledningsomlægninger og som led i bygningsændringer på Cityringen, udbud af assessoropgaver og udbud af landmålingsopgaver. Metroselskabet har således både meget lang og meget omfattende erfaring med gennemførelse af både driftsudbud og anlægsgudbud i henhold til EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv.

For god ordens skyld kan det nævnes, at der i forbindelse med flere af disse udbud har været indgivet klager, således som det ofte er tilfældet ved store udbud. Selskabet har imidlertid aldrig tabt en sådan klagesag.

Ved udformningen af udbudsmateriale til Metroselskabets udbud medvirker ud over Selskabets egne eksperter, ekstern rådgivning, dels fra advokatfirmaer og revisionsfirmaer for så vidt angår juridiske og økonomiske forhold, dels fra tekniske rådgivere for så vidt angår udbuddenes tekniske og funktionelle krav.

Evaluerings af tilbuddene foretages tilsvarende, dels af Selskabets egne tekniske eksperter dels af eksterne rådgivere, herunder bl.a. advokatfirmaer. Evalueringen sker i henhold til på forhånd fastlagte procedurer og tildelingskriterier. Da udbuddene gennemføres som udbud med forhandling, får tilbudsgiverne mulighed for – på grundlag af tilbagemeldinger fra Selskabet om den enkelte tilbudsgivers mulighed for at forbedre sit tilbud – at fremsætte reviderede tilbud.

Udarbejdelsen af udbudsmateriale og evaluering af tilbud foretages under ledelse af en styregruppe og medvirken af et stort antal tekniske medarbejdere med henblik på inddragelse af så stor ekspertise og erfaring som muligt for at sikre, at evalueringen sker på et bredt fagligt grundlag.

De gennemførte tekniske og faglige vurderinger vil resultere i en indstilling om hvilke tilbud, der ud fra de på forhånd opstillede kriterier skal videre i processen, og i sidste ende, hvilket tilbud der er det økonomisk mest fordelagtige, når der tages hensyn til både kvalitet og pris. Styregruppens indstilling forelægges via direktionen for bestyrelsen, der træffer den endelige afgørelse.

Det understreges i den forbindelse, at der ikke er tale om at foretage et valg mellem tilbudsgiverne, men om at finde frem til det mest fordelagtige tilbud bedømt ud fra på forhånd opstillede kriterier. Det mest fordelagtige tilbud vinder således kontrakten.”

- ”Er det ministerens holdning, at fremtidige udbud bør håndteres i samarbejde med Trafikstyrelsen?”



Ifølge § 8, stk. 4 i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, er det Metroselskabet I/S, der foretager offentligt udbud af drift og vedligehold af metroen.

Side 6/6

Jeg ser ingen grund til at ændre ved dette.

Desuden gælder det generelt, at de bydende i alle tilfælde har mulighed for at klage over offentlige udbud til den relevante instans (Klagenævnet for Udbud). Derfor finder jeg det ikke tjenligt, at jeg som ressortminister skal gå dybere ind i måden, hvorpå et konkret udbud er forløbet. Dette skal ikke læses som en opfordring til at klage, men alene som en konstatering af de faktiske forhold.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed