



MINISTEREN

Dato 10. januar 2012
J. nr. 2011-4428

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 16. december 2011 stillet mig følgende spørgsmål 255 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Flemming Damgaard Larsen (V).

Spørgsmål nr. 255:

”I forbindelse med OPP-projektet vedr. motorvejen Kliplev-Sønderborg blev der fra nogle ingeniør- og entreprenørselskaber fremsat kritik af den måde, som OPP-projektet var konstrueret på. Transportministeren bedes oplyse, hvilke ingeniør- og entreprenørselskaber, der fremsatte denne kritik og hvad kritikken gik ud på.”

Svar:

OPP-udbuddet af Kliplev-Sønderborg motorvejen fandt sted under finanskrisen i 2008 og 2009. Det var derfor særdeles vanskeligt for de private konsortier at tilvejebringe den langsigtede finansiering til en 30-årig OPP-kontrakt med anlæg og drift, hvilket er udbredt i international sammenhæng.

I dialogfasen for OPP-udbuddet blev der derfor udviklet en betalings- og garantimodel, som adskiller sig fra den internationale model. I den internationale model falder betaling for både anlæg og drift typisk som årlige ratebetalinger i løbet af hele projektets driftsperiode.

I Kliplev-Sønderborg projektet foretages betalingen for anlægsarbejdet ved motorvejens åbning, mens der efterfølgende foretages en løbende årlig betaling for den 26-årige driftsperiode. For at sikre, at OPP-selskabet efter modtagelse af anlægssummen lever op til kontraktens kvalitetskrav, skal selskabet stille en sikkerhed på 300 mio. kr. ved forfald af anlægsbetalingen. Sikkerhedsstillelsen kan reduceres i løbet af den 26-årige driftsperiode.

NCC Roads A/S har oplyst, at denne problemstilling var en hovedårsag til, at konsortiet i sidste øjeblik valgte ikke at afgive tilbud. Tilsvarende var PIHL-DIF konsortiet i den konkurrenceprægede dialog kritiske over for garantimodellen.

Den valgte betalingsmodel indeholder imidlertid et mindre element af privat finansiering for OPP-selskabet end den internationale model.

Mellemfinansieringsomkostningerne er derfor mindre for OPP-selskabet og dermed for staten i den valgte betalingsmodel.



Blandt de tre konsortier med dansk deltagelse har der i både udbudsprocessen og den efterfølgende dialog desuden været udtrykt skepsis over at påtage sig tekniske risici såsom for jordbundsforhold, som entreprenørerne typisk har ansvaret for på en række udenlandske OPP-projekter.

OPP indebærer normalt, at en stor del af projektets risici overføres til OPP-selskabet. Derfor har det overrasket Vejdirektoratet, at nogle af OPP-selskaberne var af den opfattelse, at risikofordelingen i udbudsgrundlaget i for stort omfang lå hos OPP-selskabet.

Udgangspunktet har været at opnå den billigste projektgennemførelse ved, at den part, som bedst og billigst kan håndtere en given risiko på et givent tidspunkt i projektførelsen, skal have det økonomiske ansvar herfor.

Jeg kan i øvrigt henvise til notatet "Evaluering af OPP-udbuddet af Kliplev-Sønderborg motorvejen" for mere uddybende forklaringer herpå. Notatet er sendt til Trafikudvalget 15. juni 2011.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen