

## Samråd AM-AP

---

Tak for spørgsmålene, som jeg med formandens tilladelse vil besvare samlet.

### **Spørgsmål AM**

*På baggrund af forsidehistorien i Berlingske Tidende den 24. juli 2013 om forkerte faktuelle oplysninger i Produktivitetskommissionens Analyserapport 2 fra maj 2013 bedes ministeren redegøre for, om det er regeringens generelle opfattelse, at Produktivitetskommissionens anbefalinger ikke står til troende?*

### **Svar på AM**

Produktivitetskommissionens mandat er at se på produktiviteten i hele samfundet inkl. den offentlige sektor. De fleste af Kommissionens anbefalinger falder uden for mit ressort. Jeg kan derfor heller ikke udlægge regeringens generelle opfattelse af Produktivitetskommissionens anbefalinger.

Helt generelt kan jeg dog sige, at regeringen endnu ikke har forholdt sig til Produktivitetskommissionens



anbefalinger. Heller ikke på mit område. Regeringen vil først tage stilling, når Produktivitetskommissionen har afsluttet sit arbejde – forventeligt med udgangen af 2013.

For eksempel har Produktivitetskommissionen endnu ikke forholdt sig infrastrukturens betydning for produktiviteten i jernbanesektoren. Det meget væsentlige spørgsmål forstår jeg at Produktivitetskommissionen vil se på i det kommende arbejde.

**Spørgsmål AN**

*Ministeren bedes redegøre for, om regeringen er enig i konklusionen i Produktivitetskommissionens rettelsesblad af 27. juni 2013, hvoraf følgende ordlyd fremgår: ”Rettelserne har ingen betydning for de anbefalinger, der fremgår af rapportens anbefalingsboks. Det er endvidere Kommissionens vurdering, at fejlene ikke har væsentlig indflydelse på det samlede beregnede potentiale for højere produktivitet inden for netværksservice.”*

**Svar på AN**

Jeg vil derfor heller ikke forholde mig til det mere specifikke spørgsmål om sammenhængen mellem kommissionens



analyser og anbefalinger på transport- og postområdet.

Jeg har først lige netop modtaget en revideret version af Kommissionens kapitel vedr. transport- og postområdet, som jeg ikke har haft lejlighed til at læse nærmere.

**Spørgsmål AO**

*Ministeren bedes redegøre for, om der i forbindelse med Produktivitetskommissionens arbejde er udarbejdet selvstændige og nye analyser vedrørende produktiviteten i togdriften, eller om kommissionens anbefalinger alene er baseret på konsulentrapporter, som Transportministeriet tidligere har fået udarbejdet.*

**Svar på AO**

For så vidt angår Produktivitetskommissionens arbejde vedrørende produktiviteten på jernbaneområdet, så kan jeg kan læse de samme henvisninger i materialet fra Produktivitetskommissionen, som Transportudvalgets medlemmer kan.

Som jeg forstår det materiale Kommissionen hidtil har fremlagt, så er



kilderne for så vidt angår passagertransport på jernbane det arbejde, som blev udført for Transportministeriet af BCG i 2009 og Quartz+Co i 2011. Det er jo analyser der er velkendte for Transportudvalget. Der er således mig bekendt ikke kommet noget nyt frem i forbindelse med Kommissionens arbejde.

Det har længe været kendt, at der har været et betydeligt effektiviseringspotentiale i DSB, og at udbud af togtrafik er ét blandt flere redskaber, som kan benyttes til at realisere dette potentiale. Et andet redskab – som også BCG peger på – er en intensiveret styring af DSB, og eventuelt flere udbud, hvis DSB ikke bliver mere effektive.



Jeg vil i den forbindelse gerne understrege, at regeringen ikke er principielt mod udbud, men blot kan konstatere, at DSB med planen Sundt DSB inden udgangen af 2014 vil have gennemført en forbedring af økonomien på 1 mia. kr. årligt.

DSB vil dermed have opnået stort set det samme, som BCG vurderede kunne opnås gennem udbud. Og det uden at vi har løbet den risiko, der følger med at gennemføre udbud.

**Spørgsmål AP**

*Ministeren bedes redegøre for, hvorfor Transportudvalget ikke kan få tilsendt strækingsregnskaber for DSB, når det af et indlæg offentliggjort 1. juli 2013 forfattet af DSB's formand Peter Schütze på Produktivitetskommissionens web bl.a. fremgår at "Eksempelvis havde DSB ikke tal for, hvad det kostede at køre fra f.eks. Århus til Ålborg. I dag kan vi fordele tallene, således at vi både kan se totalomkostningen for at køre strækningen (alle omkostninger er fordelt) samt de omkostninger, der ville falde væk, hvis vi ikke kørte tog på strækningen. Tallene giver nu basis for, at vi totalt set løbende kan følge, hvordan effektiviteten forbedres, og samtidig kan vi helt tæt følge virkningen af de enkelte tiltag på de specifikke strækninger. Samtidig giver tallene mulighed for at benchmarke op imod andre togoperatører i Europa."*

**Svar på AP**



DSB har gennem længere tid arbejdet med at kunne opgøre sin økonomi strækningsvist – det er et arbejde, som DSB fortsat arbejder med at konsolidere yderligere.

Jeg skal – hvis udvalget ønsker det – gerne oversende det materiale, som foreligger på nuværende tidspunkt.

Det kan ske i næste uge.