



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 7. maj 2014  
J. nr. 2014-1679

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 9. april 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr.549:**

"Ministeren bedes sende udvalget bilag og dokumenter, der nærmere kan redegøre for, hvordan Boston Consulting Group i rapporten "Øget konkurrenceudsættelse af jernbanesektoren" fra 2009 er nået frem til at udbudsomkostningerne til udbud af togdrift årligt er 250-300 mio. kr."

**Svar:**

Transportministeriet har tidligere modtaget følgende uddybning af baggrunden for skønnet over udbudsomkostningerne fra Boston Consulting Group:

"Når jernbanenettet bringes i udbud i mindre pakker, opstår to grupper af samfundsøkonomiske omkostninger, nemlig dels et såkaldt netværkstab (hvis størrelse afhænger af, hvordan de pågældende udbudspakker skæres i forhold til mulighederne for at høste operationelle synergier imellem forskellige strækninger), dels en række mere direkte udbudsomkostninger. Summen af disse to typer af omkostninger skal være mindre end de forventede gevinster ved et udbud, for at et udbud kan forsvares rent økonomisk.

Udbudsomkostningerne inkluderer ekstraomkostninger afholdt af offentlige myndigheder og private jernbaneoperatører i anledning af eller forårsaget af et eller flere udbud. I de beregninger, som ligger bag BCGs rapport fra 2009 er der taget højde for såvel engangsomkostninger som løbende meromkostninger. I BCGs beregninger er engangsomkostningerne fordelt over en udbudskontrakts samlede løbetid.

I BCGs beregninger er taget højde for årlige meromkostninger til løbende drift på operatørsiden (særligt løn, som erfaringsmæssigt stiger i anledningen af en konkurrenceudsættelse) og til et højere antal trafikplanlæggere.

Der er derudover taget højde for engangsomkostninger på myndighedssiden (særligt i Trafikstyrelsen) samt på operatørsiden (omkostninger forbundet med at deltage i et udbud). Førstnævnte blev antaget efter drøftelse med Trafiksty-



relsen, mens sidstnævnte blev baseret på en række antagelser om, i) hvor mange operatører der kan forventes at deltage i små henholdsvis store udbud, ii) hvor lang den tildelte kontrakts løbetid vil være iii) hvor høje udbudsomkostningerne vil være for en operatør samt iv) hvilke omstillingsomkostninger der er forbundet med at skifte operatør. BCGs antagelse om iii) og iv) blev i processen drøftet med DSB, og DSBs vurdering var på det tidspunkt, at BCGs antagelse på de punkter var meget lav/konservativ.

Generelt var datagrundlaget for beregningerne baseret på erfaringer indsamlet hos BCG, BCG's underleverandører (BSL Management Consulting og Interflet), Trafikstyrelsen, Transportministeriets Departement, DSB samt øvrige operatører interviewet i processen."

Det er således vigtigt at holde sig for øje, at de af BCG beregnede udbudsomkostninger på 250-300 mio. kr. årligt, ikke kun omfatter de direkte omkostninger ved selve udbudsprocessen, som det kan være naturligt at formode. Skønnet omfatter også indirekte omkostninger som engangsomkostninger forbundet med selve omstillingen fra forhandlet til udbudt trafik, højere lønpres samt omkostninger til udarbejdelse af tilbud, herunder også omkostningerne for de operatører, der ikke vinder, men som i det lange løb må dækkes ind på den ene eller anden måde.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke