



Dok. nr. 544/12

## • **Introduktion og konklusion**

- Arrestanttransporter
- Køre- og teoriprøver
- Facility Management-udbud 2019
- Bilag A. Parametre for udvælgelse af områder
- Bilag B. Beskrivelse af øvrige screenede områder

# Introduktion og konklusion (1/2) Introduktion

## Baggrund

- Der er som led i flerårssatalen gennemført analyser af en række områder med henblik på at undersøge, om det kan være hensigtsmæssigt at lade private aktører varetage ikke-politimestæssige opgaver, der i dag varetages af politiet.
- Det har været et fokuspunkt i analyserne at frigøre politiuddannede til operativt politiarbejde. Formålet er således via øget udlicitering at mindske det betydelige aktuelle omprioriteringsbehov og fokusere yderligere på kerneydelser: At skabe tryghed og sikkerhed for borgerne.
- I boksen til højre beskrives de områder, det umiddelbart vurderes mest lovende at udlicitere til private aktører eller alternativt overdrage til andre offentlige myndigheder.

## Identificerede muligheder for udlicitering eller overdragelse til anden myndighed

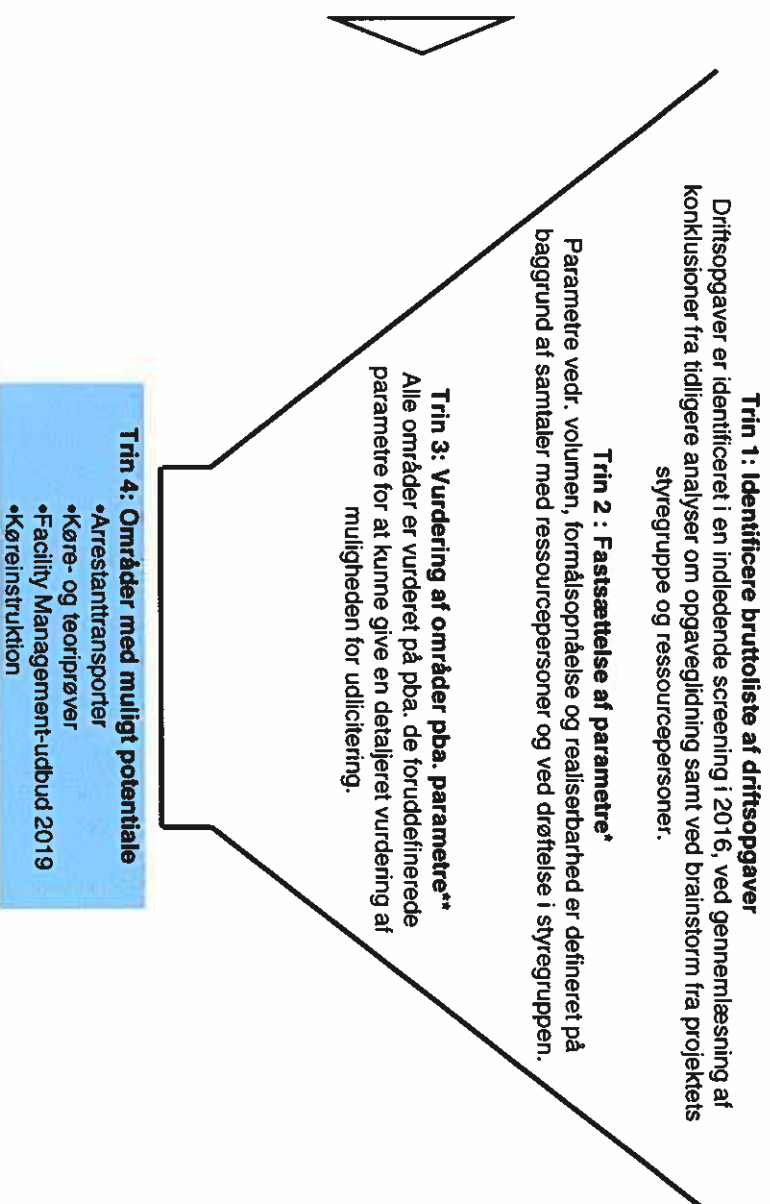
- En stor andel af politiets **arrestanttransporter** vurderes umiddelbart at være egnet til overdragelse til anden aktør end politiet. Det vurderes, at alle arrestanttransporter kan overdrages til en anden aktør, undtagen de transporter, som givet politiets frusselsvurdering eller af hensyn til omkostningseffektivitet kun kan varetages af politiet. Det skønnes, at der vil kunne frigøres op til ca. 89 politårsværk til operativt politiarbejde ved at overdrage arrestanttransporterne til Kriminalforsorgen eller en privat aktør. Københavns Fængsler varetager allerede i dag ca. 55 pct. af arrestanttransporterne i hovedstadsområdet for Københavns Politi og Københavns Vestegns Politi, hvilket viser, at det er muligt for andre aktører at varetage opgaven. Et opmærksomhedspunkt i forbindelse med eventuel overdragelse af opgaven til en privat aktør er, at den private aktør vil skulle tildeles magtbeføjelser. Der udestår endelig afklaring, men kan umiddelbart peges på to mulige, overordnede scenarier: 1) overdragelse af arrestanttransporterne til Kriminalforsorgen; 2) udlicitering til privat aktør.
- **Køre- og teoriprøver** vurderes umiddelbart egnet til overdragelse til en eller flere private aktører eller til anden offentlig myndighed. Overdragelse af området vil kunne frigøre ca. 101 politårsværk til operativt politiarbejde. Det kræver ikke politifaglighed at løse opgaven, og cirka halvdelen af de prøvesagkyndige er i dag civilt ansatte. Erfaringer fra andre EU-lande, bl.a. Finland, viser, at det er muligt at udlicitere eller overdrage opgaven. Herudover viser erfaringer fra Danmark med liberalisering af markedet for blisyn, at et frit marked muligvis vil kunne gavne borgerne i form af fx lavere ventetider og bedre service. Centrale opmærksomhedspunkter i forbindelse med en eventuel udlicitering, eller liberalisering er, at der vil være behov for at indføre et effektivt koncept for kontrol og tilsyn med området, og at det bl.a. kan være nødvendigt at få udviklet et IT-system til at understøtte dette, hvorfor overdragelse vil have et vist tidsperspektiv. Det bemærkes, at Transport- Bygnings- og Boligministeriet er ressortansvarlig på området. Der udestår yderligere afklaring, men umiddelbart kan der peges på to mulige, overordnede scenarier: 1) Statens Bilinspektions-modellen, hvor området liberaliseres og mange mindre private aktører kan byde ind på opgaven; 2) den finske model, hvor området udliciteres til én eller få store private aktører. Desuden kan overdragelse til anden offentlig myndighed være en mulighed.
- Politiets **Facility Management udbud i 2019** rummer en række optioner for at udvide den nuværende kontrakt, som pt. er en af de største statslige Facility Management-kontrakter i Danmark. Der kan umiddelbart peges på to overordnede scenarier: 1) udvidelse af kontrakten ift. institutioner under Justitsministeriet og/eller serviceydelse; 2) medtagelse af optioner for varetagelse af nye opgaver i regi af Facility Management kontrakten.
- Området **køreinstruktion** skal undersøges nærmere i forhold til, om hele eller dele af området er egnet til udlicitering.
- For alle ovenstående områder vil der være behov for nærmere analyse med henblik på endelig afklaring af juridiske, politifaglige og økonomiske aspekter, samt hvilke scenarier, der er de mest ønskrævede.
- Det er Rigspolitiets faglige vurdering, at udlicitering/overdragelse af opgaverne bør ske på en måde, der sikrer, at de politårsværk, der i dag beskæftiger sig med opgaverne, kan fastholdes i politiet. Dette er afgørende for, at den strategiske reserve til håndtering af uvarslede hændelser såsom terrorangreb kan fastholdes på samme niveau som i dag. I dagligdagen – når der ikke er behov for at aktivere reserven - vil det mindste omprioriteringsbehovet. Dermed vil der blive mere tid til politiets kerneopgaver såsom sikring af responstider, efterforskning af straffesager og det forebyggende politiarbejde frem for til opgaver, der også er vigtige, men lige så vel kan løses af andre end politiet.

# Introduktion og konklusion (2/2) Metode for udvælgelse af områder

## Baggrund

- Ifm. screening af områder, der potentielt kan håndteres af private aktører blev opstillet en række parametre for indledningsvis vurdering af områdets egnethed. Disse parametre er inddelt i følgende kategorier (jf. bilag a.):
  - Volumen
  - I hvilket omfang udlicitering understøtter formålene om frigørelse af politifaglige ressourcer, fokusering på kerneopgaven, samt øget offentlig-privat samarbejde
  - Realiserbarhed
- Udvælgelsen af områder er sket gennem en åben proces, hvor en bruttoliste af områder er identificeret og vurderet på baggrund af disse parametre.
- Efterfølgende er de enkelte områder systematisk gennemgået og vurderet, herunder ved mere dybdegående analyse for områder, der vurderedes særligt lovende.
- Modellen til højre illustrerer processen for udvælgelse af områder.

## Proces for udvælgelse af områder.



\*Note: Se bilag A for beskrivelse af parametre

\*\*Note: Se bilag B for oversigt over øvrige screenede områder

- Introduktion og konklusion
- **Arrestantransporter**
- Køre- og teoriprøver
- Facility Management-udbud 2019
- Bilag A. Parametre for udvælgelse af områder
- Bilag B. Beskrivelse af øvrige screenede områder

# Arrestanttransporter

## (1/5) Resume af analysen

### Baggrund og formål

Risikopolitiet har analyseret området vedr. arrestanttransporter, da området vurderes at kunne varetages af andre aktører end politiet, og fordi overdragelse af området vil frigøre politifaglige ressourcer og dermed styrke varetagelsen af politiets kerneopgaver. Desuden giver området med jævne mellemrum udfordringer i kredsenes daglige drift, der forstyres af, at der skal afgives politifaglige ressourcer til kørsel med arrestanter. Der vurderes, at alle arrestanttransporter kan overtages til en anden aktør, undtagen de transporter, som giver politiets tusselsvurdering eller af hensyn til omkostningseffektivitet kun kan varetages af politiet. Arrestanttransporter er en klart afgrænset opgave, der samtidig har en vis volumen. Derved vil opgaven være mulig at udskille fra andre opgaver og er derfor mulig at overdrage til anden aktør. Formålet med analysen er at kortlægge omfanget og karakteren af arrestanttransporter med henblik på at vurdere muligheden for overtagelse til anden aktør.

### Kort om arrestanttransporter

- Politiet har i dag ansvaret for at transportere *arrestanter* (personer, der er varetaget/stængt). *Bevogtning* af arrestanten under aftalen (fx retsmøder) er en del af de fleste arrestanttransporter. Det er kriminalforsorgen, der har ansvaret for transport af *atsoner* (dømte personer, der sidder i fængsel).
- I Københavnsområdet varetages en del af arrestanttransporterne af Københavns Fængsler, hvorfor kriminalforsorgen har erfaring med kørsel af både atsonere og arrestanter.

### Data og datakvalitet

- Alle transporter registreres (antal) i arrestantsystemet. De fleste kredse har forholdsvis god datadisciplin. Tidforbrugsangivelser i arrestantsystemet er skøn, men vurderes rimelig reviderende. Således vurderes datakvaliteten at være forholdsvis god.

### Opførelse af arrestanttransporter

- Der foretages ca. 17.000 arrestanttransporter årligt. Transporter med ingen eller lav tusselsvurdering udgør 95 pct. af det samlede antal transporter.
- Københavns Fængsler varetager 55 pct. af arrestanttransporterne i Københavnsområdet.
- Det estimeres, at der anvendes 132 årsvæk på arrestanttransporter. Politiet anvender 105 årsvæk på området. Københavns Fængsler estimeres at anvende 27 årsvæk på arrestanttransporter for politiet.
- Op til 89 årsvæk vurderes umiddelbart at være egnet til overtagelse, da der er ingen eller lav risiko forbundet med transporterne. Det skal undersøges, om der er faktorer, der vil gøre det økonomisk urentabelt at overflytte disse transporter til en anden aktør. Dette vil kunne reducere antallet af ÅV som økonomisk meningsfyldt kan overdrages til en anden aktør. Politiet anvender en række civile årsvæk på transportplanlægning, og delvis overførsel af disse årsvæk til Kriminalforsorgen eller anden aktør vil desuden skulle afklares nærmere.

### Egnethed til overdragelse til anden aktør

- Der er to primære scenarier for overtagelse af arrestanttransporter, som begge vurderes egnede: 1) Overtagelse til Kriminalforsorgen, 2) Udlicitering af politiets og kriminalforsorgens transport af både arrestanter og atsonere:
  1. Overdragelse til Kriminalforsorgen vurderes at være en god mulighed, da Kriminalforsorgen allerede håndterer transporter af både atsonere og arrestanter i Københavnsområdet og har tilstrækkelige magtbeføjelser.
  2. Udlicitering til privat aktør, der har stor erfaring med logistik eller vagtvirksomhed, kan give konkurrence og medføre en mere effektiv og innovativ transportfunktion, men det er også en løsning, der kræver udvidede magtbeføjelser og uddannelse af personale.

### Vurdering af overdrags-scenarier

1. Overtagelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen: Mere simpel løsning, med mulighed for hurtigere implementering.
  2. Udlicitering til privat aktør: Økonomisk mest attraktiv, men indebærer udbudsproces og langsommere implementering.
- For endeligt at vurdere, hvilket scenarie der er mest attraktivt, skal der gennemføres yderligere analyser af juridiske, økonomiske og politifaglige aspekter af overdrags-scenariene.
  - Det vurderes nødvendigt, at udlicitering/overdragelse af opgaverne sker på en måde der sikrer, at de polititårsværk, der i dag beskæftiger sig med arrestanttransporter kan fastholdes i politiet, således at den strategiske reserve til håndtering af uvarslede hændelser som f.eks. terrorangreb kan fastholdes på samme niveau som i dag. I dagligdagen vil det mindste omprioriteringsbehovet i politiet.

# Arrestanttransporter

## (2/5) Hvad er arrestanttransporter

### Politiet transporterer arrestanter

Politiet har i dag ansvaret for at transportere **arrestanter** (personer der er varetaget/sængslet). *Bevogning* af arrestanten under afkølen (fx retsmødel) er en del af de fleste arrestanttransporter. Det er Kriminalforsorgen, der har ansvaret for transport af **afsonere** (dømte personer, der sidder i fængsel).

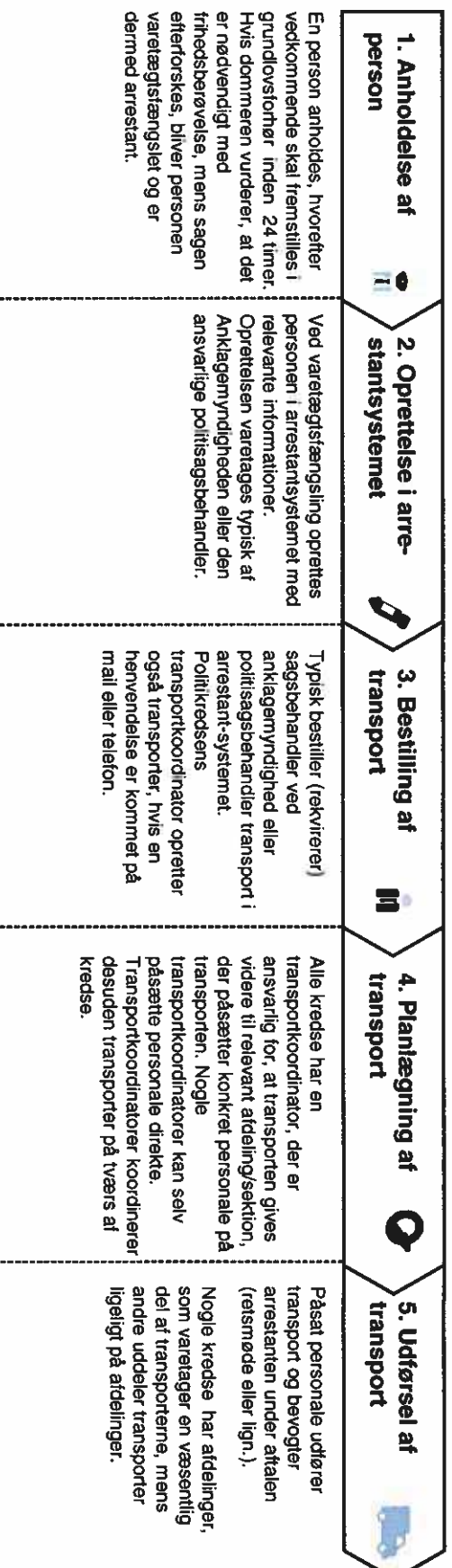
### Kriminalforsorgen transporterer arrestanter i københavnsområdet

I københavnsområdet varetages en del af arrestanttransporterne af Københavns Fængsler (KF), som primært kører til og fra Vestre Fængsel og Blegdamsvejens Fængsel. I 2016 kørte Københavns Fængsler ca. 55 pct. af transporterne i Københavns og Københavns Vestegns politi.

### Arrestanter trusselsvurderes

For at kunne iværksætte den tilstrækkelige bevogning i forbindelse med transporterne udføres en trusselsvurdering af arrestanten. I vurderingen skal der tages stilling til arrestantens farlighed, flugtruslen samt truslen mod arrestanten fra en eventuel modpart. Trusselsvurderingen er opdelt i fire niveauer: Ingen trussel (grøn), lav trussel (gul), middel trussel (orange) og høj trussel (rød).

## Proces for arrestanttransport



# Arrestanttransporter (3/5) Omfang og rentabilitet

Det estimeres, at der anvendes ca. 132 årsværk på arrestanttransporter. Politiet anvender 105 årsværk, hvoraf op til ca. 89 vurderes udliciteringsegnede. Disse politårsværk vil kunne direkte frigøres til politiets kerneopgaver.

## Der foretages i alt ca. 17.000 arrestanttransporter årligt

Heraf varetager politiet ca. 12.500 og Københavns Fængsler (KF) ca. 4.500 (KF varetager disse transporter for Københavns- og Københavns Vestegns Polit).

Baseret på en trusselvurdering inddrages transporter i hhv. grøn, gul, orange og rød. Kun de grønne og nogle af de gule kan varetages af andre end politiet. Grønne og gule transporter udgør tilsammen ca. 95 pct. af alle transporter.

## Der anvendes i alt ca. 132 årsværk på arrestanttransporter

Heraf anvender politiet 105 årsværk og Københavns Fængsler 27 årsværk.

Det gennemsnitlige tidsforbrug pr. transporteret klient i Københavns Fængsler er lavere end for politiet, da der bl.a. er mulighed for samkørsel af arrestanter og/eller atsonere. Data indikerer helt umiddelbart, at Kriminalforsorgen kan udføre arrestanttransporter ud fra et tidsforbrug i samme størrelsesorden som i politiet, hvis de overdrages en større del af arrestanttransporterne. Disse transporter er dog ikke direkte sammenlignelige med resten af politiets arrestanttransporter, som evt. skal overdrages, hvorfor der er behov for nærmere aklaring, jf. også nedenfor.

## Timepriser i politiet og Kriminalforsorgen

Den gennemsnitlige effektive timepris i politiet er højere end i Kriminalforsorgen. Overdragelse til Kriminalforsorgen vurderes at være rentabel pga. den lavere gennemsnitlige timepris i Kriminalforsorgen.

## Yderligere analyse af økonomisk rentabilitet nødvendig

Det skal undersøges, om der er faktorer (eksempelvis mindre opgavefleksibilitet end i politiet, hvilket kan skabe øget tidsforbrug hos en ny aktør), der vil gøre det økonomisk urentabelt at overflytte visse transporter til en anden aktør. Dette vil kunne reducere antallet af AV, som økonomisk meningsfyldt kan overdrages til en anden aktør.

Det bemærkes, at det vurderes nødvendigt at fastholde de politårsværk, der i dag beskæftiger sig med arrestanttransporter, således at den strategiske reserve kan fastholdes i politiet.

\* Note: 1250 timer pr. årsværk anvendes som tidsnorm, da det anvendte tidsforbrug alene er effektivt tidsforbrug (eksl. møder, ferie, sygdom mv)

## Forventet antal transporter, der kan overdrages til anden aktør

- **Ca. 10.800 arrestanttransporter.** Antaget, at alle grønne og 50 pct. af de gule transporter kan overdrages, kan 10.800 transporter overdrages til anden aktør
- **Op til 89 årsværk af politiets 105 årsværk kan overdrages.** En anden aktør kan overtage op til 89 årsværk udregnet på baggrund af gennemsnitligt tidsforbrug for de enkelte trusselvurderings-kategorier. Der skal laves yderligere analyse af økonomisk rentabilitet ved overdragelse, da det ikke nødvendigvis er økonomisk rentabelt at overføre alle 89 AV. Opgaver svarende til 16 årsværk kan ikke overdrages grundet sikkerhedshensyn.

## To primære løsningsmuligheder for overdragelse af arrestanttransporter

1. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen
2. Samlet udlicitering af politiets og Kriminalforsorgens transporter (arrestanter og atsonere)
  - a) Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen med efterfølgende udlicitering
  - b) Samlet udlicitering af transportopgaver, men uden forudgående konsolidering



# Arrestanttransporter (4/5) Egnethed til overdragelse til anden aktør

## Baggrund

- Ifm. screening af potentielle områder med mulighed for overdragelse til anden aktør, blev der opstillet en række parametre for indledningsvis vurdering af områdets egnethed. Disse parametre er inddelt i tre kategorier: Volumen, formålsopnåelse og realisérbarhed.
- For at vurdere, om området er egnet til overdragelse til anden aktør vurderes området på parametrene under realisérbarhed (jf. bilag A) pda. den viden, der er tilegnet på området.
- I boksen til højre ses opsummeringen af pointerne af denne vurdering.

## Egnhedsvurdering

### Generelt om arrestanttransporter:

- **Volumen.** Arrestanttransporter er af en vis volumen, hvorat størstedelen vurderes egnet til evt. overdragelse til anden aktør.
- **Geografisk spredt, men koncentreret.** Arrestanttransporter er spredt geografisk over hele landet, men en stor del af transporterne er koncentreret omkring visse centrale lokaliteter (arresthuse og retter).
- **Algrænset opgave.** Arrestanttransporter er en algrænset opgave, som klart kan beskrives og udskilles fra andre opgaver.
- **Planlagt opgave.** Arrestanttransporter er som hovedregel planlagte.
- **Opbakning til overdragelse.** Arrestanttransporter er en opgave, som man i politiet gerne vil afgive, særligt i lyset af omprioriteringssituationen.
- **Aktiarng af behov for IT-understøttelse.** Det skal undersøges yderligere, om det nuværende arrestant-system kan anvendes ved overdragelse til anden aktør, eller om der er behov for IT-udvikling.

### Overdragelse til Kriminalforsorgen

- **Erfaring.** Københavns Frængsler (KF) forestår allerede arrestanttransporter i københavnsområdet og kører atsonere i hele landet, hvilket viser, at Kriminalforsorgen kan løfte lignende transport-opgaver. Ligeledes har politiet og Kriminalforsorgen mange samarbejdsflader, hvilket kan gøre det nemmere at samarbejde end med en ekstern aktør.
- **Magtbeføjelser.** Kriminalforsorgen har allerede tilstrækkelige magtbeføjelser til at løfte opgaven.
- **Implementering.** Det skal afklares, hvordan Kriminalforsorgen kan tilpasse organisationen med henblik på at understøtte en overdragelse, og hvordan politiet kan bidrage til en sikker implementering. Herunder skal overførsel af civile planlægningsårsværk afklares nærmere.

### Udlicitering til privat aktør

- **Mulighed for øget konkurrence.** Udlicitering til privat aktør, der har stor erfaring inden for logistik og vagtvirksomhed, kan give konkurrence og medføre en mere effektiv og innovativ transportfunktion.
- **Markedet har indikeret interesse.** I forbindelse med en analyse af Kriminalforsorgens transport af atsonere og arrestanter har private aktører indikeret, at de er interesseret i området, og at de formentlig vil kunne gøre det billigere.
- **Magtbeføjelser:** En privat aktør vil skulle have visse magtbeføjelser.
- **EU-udbud.** En udlicitering vil kræve et EU-udbud, som kan gøre tidshorisonten for overdragelse af arrestanttransporter længere.
- **Øget risiko.** Der vil være flere risici forbundet med en privat aktør, der skal ind på et nyt område, sammenlignet med en overdragelse til Kriminalforsorgen.

Allt i alt vurderes området egnet til overdragelse til anden aktør, da arrestanttransporter er klart afgrænset opgave, er planlagt og har en vis volumen.

Overdragelse af opgaven til en privat aktør kræver lovhemmel og uddannelse således, at en privat aktør kan anvende de nødvendige magtmidler (fx peberspray og håndjern).

Overdragelse til Kriminalforsorgen vil kunne drage nytte af den erfaring, Kriminalforsorgen allerede har med opgaven.

# Arrestanttransporter (5/5) Vurdering af overdragelsesscenarier

I nedenstående er der udført en umiddelbart vurdering af de opstillede scenarier. Nærmere analyse af juridiske, økonomiske og politifaglige aspekter på området skal afgøre, hvilket af nedenstående scenarier, der er mest ønskværdigt.

<b>1. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen vil være den mest enkle løsning med den hurtigste mulighed for implementering</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Københavns Fængsler (KF) forestår allerede arrestanttransporter i Københavnsområdet, og transportører afsonere i hele landet, hvilket viser, at Kriminalforsorgen kan varetage lignende transportopgaver. Samtidig har Kriminalforsorgen allerede tilstrækkelige magtbeføjelser til at varetage transporterne. En overdragelse til Kriminalforsorgen forventes at kunne gå hurtigere end en udlicitering, hvorfor politijenesestemænd vil blive frigjort tidligere til operative opgaver. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen vurderes derfor at være det mindst risikofyldte og hurtigste scenarie med en relativt attraktiv økonomi. Overdragelseshorisonten skal valideres nærmere i samarbejde med Kriminalforsorgen</li></ul>	<b>Tentativ tidsplan</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2019</li></ul>
<b>2A. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen med efterfølgende udlicitering kombinerer den enkle overdragelse med det økonomiske perspektiv, der ligger i udliciteringen til privat aktør.</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hvis politiets arrestanttransporter overdrages til Kriminalforsorgen, og der derved er etableret en central, konsolideret transportfunktion, vil det efterfølgende være muligt at udlicitere den konsoliderede transportopgave. Den samlede tidshorisont for en sådan løsning vil være længere, men frigørelse af politiresourcer vil ske i samme tempo som i scenarie 1. Formentlig vil dette scenarie mindske risikoen ved en udlicitering af den samlede transport i både politi og Kriminalforsorgen.</li></ul>	<b>Tentativ tidsplan</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2021</li></ul>
<b>2B. Samlet udlicitering af transportopgaver i politiet og Kriminalforsorgen, uden forudgående konsolidering, vurderes som den økonomisk mest attraktive, men også den mest komplicerede implementeringsproces.</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Umiddelbart skønnes det, at en udlicitering af transportområdet på tværs af politiet og Kriminalforsorgen – uden overdragelse til Kriminalforsorgen først - vil være den økonomisk mest attraktive løsning, men også den mest risikofyldte. Øgede risici skyldes, at en ny, privat aktør vil skulle ind på et nyt område, hvilket blandt andet betyder, at en privat aktør skal have visse magtbeføjelser, og at der skal udarbejdes nye arbejdsgange og samarbejdsrelationer. Risikoen kan afdækkes nærmere ved yderligere analyse.</li></ul>	<b>Tentativ tidsplan</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2021</li></ul>

- Introduktion og konklusion
- Arrestanttransporter
- **Køre- og teoriprøver**
- Facility Management-udbud 2019
- Bilag A. Parametre for udvælgelse af områder
- Bilag B. Beskrivelse af øvrige screenede områder

# Køre- og teoriprøver (1/7) Resume af analysen

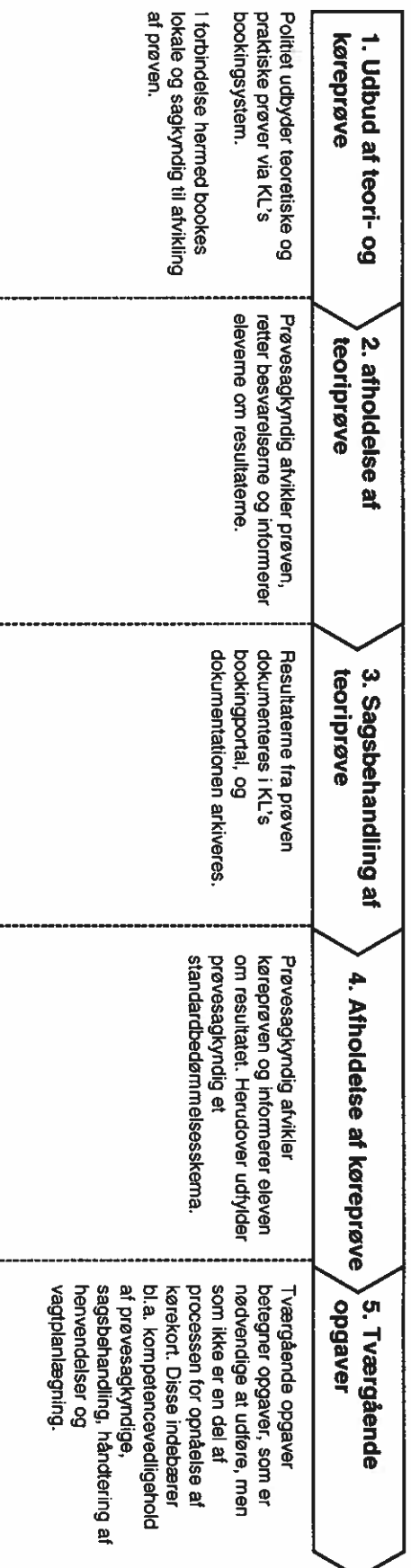
<b>Baggrund og formål</b>	<p>Risikopoliets analyser af området vedr. køre- og teoriprøver peger på, at området med fordel kan varetages af andre end politiet selv, og at dette vil frigøre politifaglige ressourcer til andre opgaver. Desuden volder området med jævne mellemrum problemer i form af lange ventetider til prøver, og ressourcerekravet til løsning af opgaven gør, at kredsens daglige drift forstyrres af, at de skal afgive politifaglige ressourcer til afvikling af køre- og teoriprøver.</p> <p>Opgaven er klart defineret, efterspørgslen er forudsigelig og området har en vis volumen. Derved vil opgaven være mulig at udskille fra andre opgaver.</p>
<b>Kort om køre- og teoriprøver</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Politiet har i dag ansvar for at afvikle køre- og teoriprøver i hele landet (ikke Færøerne og Grønland). Opgaven indebærer både afvikling af prøverne og administration af området.</li><li>• Færdselsstyrelsen er ressortansvarlig på området.</li></ul>
<b>Opgørelse af køre- og teoriprøver</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Der afvikles i alt ca. 310.000 køre- og teoriprøver årligt fordelt på ca. 165.000 praktiske og 145.000 teoretiske* prøver.</li><li>• 80 pct. af alle prøver er til kategori B (alm. personbil).</li><li>• Det estimeres, at der anvendes 217 årsvæk på opgaven. I dag fordeles disse årsvæk på 101 politibetjente, 109 civile prøvesagkyndige og 7 administrative medarbejdere.</li><li>• Det indikeres umiddelbart, at opgaven kan varetages billigere af privat(e) aktør(er).</li></ul>
<b>Egnethed til udlicitering</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Opgaven vurderes at i alt egnet til udlicitering, liberalisering eller overdragelse til anden offentlig myndighed.</li><li>• Der er behov for at udvikle et IT-system til at understøtte transparent på markedet og kvalitetskontrol. Dette stiller krav til en vis forberedelsestid for udliciteringen eller liberaliseringen.</li><li>• Opgaveløsningen er spredt på ca. 90 byer over hele landet. Denne spredning gør umiddelbart opgaven mindre attraktiv for visse potentielle privat(e) leverandør(er), men vurderes ikke at være en hindring. Ertværsaktive kørelærere må ikke være prøvesagkyndige (EU-krav)</li><li>• Evt. privat aktør vil skulle træffe forvaltningsretlige afgørelser.</li><li>• Der er risiko for produktionsstab i transitionsperioden.</li></ul>
<b>Opsumming af scenarier</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Der er to primære scenarier for overdragelse af opgaven til privat(e) aktør(er): 1) Statens Bilinspektions-modellen med et fuldt liberaliseret marked, 2) den finske model med én eller få store private aktører. Desuden kan overdragelse til anden myndighed være en mulighed.</li><li>• For endeligt at vurdere, hvilken model, som er den mest attraktive skal der gennemføres yderligere analyser af juridiske, økonomiske og politifaglige aspekter af overdragelsesscenerne.</li><li>• Ad 1) Vil muligvis medføre et marked, hvor mange aktører presser hinanden på pris og service, hvilket kommer borgerne til gode. I dette scenarie er staten ansvarlig for udvikling af IT-system til at understøtte transparent på markedet og kvalitetskontrol.</li><li>• Ad 2) Giver mulighed for at definere en "Service Level Agreement" (SLA) med krav til bl.a. ventetider og pris samt kræve, at udbyder udvikler et IT-system til understøttelse af transparent på markedet og kvalitetskontrol. Til gengæld får borgerne ikke gevinsterne ved et fuldt liberaliseret marked.</li><li>• Det vurderes nødvendigt, at udliciteringsoverdragelse af opgaverne sker på en måde der sikrer, at de politiforsvæk, der i dag beskæftiger sig med køre- og teoriprøver kan fastholdes i politiet, således at den strategiske reserve til håndtering af uvarslede hændelser som f.eks. terrorangreb kan fastholdes på samme niveau som i dag. I dagligdagen vil det mindste omprioriteringsbehovet i politiet.</li></ul>

\* Note: En afviklet teoriprøve defineres her som én person, der eksamineres. Typisk vil der blive eksamineret mere end én person ad gangen.

# Køre- og teoriprøver (2/7) Hvad er køre- og teoriprøver

Politiet gennemfører køre- og teoriprøver	Færdselsstyrelsen har ressortansvar	Aktuel ventetidsproblematik
<p>Politiet udbyder og afvikler køre- og teoriprøver og sikrer således, at førerberegtigelse til køretøj kun gives til personer, som har de påkrævede kompetencer hertil.</p> <p>Politiet er således involveret i den proces, en elev gennemløber for at få kørekort. Nedenfor vises processens hovedelementer med fokus på politiets opgaver.</p> <p>Politiet afvikler pt. uddannelse af prøvesagkyndige til alle kategorier. Det analyseres separat, hvorvidt denne uddannelse egner sig til overdragelse til anden aktør.</p>	<p>Færdselsstyrelsen har det generelle ressortansvar for køre- og teoriprøver.</p>	<p>Der er i øjeblikket problemer med lange ventetider på køre- og teoriprøver. I denne anledning er der iværksat en række initiativer for at nedbringe ventetiden.</p> <p>Nærværende analyse af mulighed for udlicitering/liberalisering eller eventuelt overdragelse til anden offentlig myndighed identificerer mulige løsninger, der på sigt forventes at ville kunne skabe rammer for en holdbar løsning på området med bedre sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel. De identificerede løsninger kræver dog forberedelse og vil således ikke kunne løse de aktuelle udfordringer på kort sigt.</p>

## Proces for opnåelse af kørekort



# Køre- og teoriprøver (3/7) Omfang og rentabilitet

Baseret på antagelsen, at private sagkyndige også på markedet har en lavere effektiv timpris end polititjenestemænd, indikeres det, at privat(e) aktører kan varetage opgaven billigere, end den pt. varetages i politiet.

## Der afvikles i alt ca. 310.000 køre- og teoriprøver årligt

Heraf ca. 165.000 praktiske- og 145.000 teoretiske\* køreprøver. Kategori B (alm. personbil) udgør ca. 80 pct. af alle prøver, kategori A (stor MC) ca. 4 pct., kategori B/E (bil m. stor anhænger) ca. 3 pct., mens de resterende 19 kategorier udgør de sidste ca. 13 pct.

Baseret på data fra 2009-2015 vurderes efterspørgslen på køre- og teoriprøver at være relativt forudsigelig.

## Politiet estimeres at anvende 217 årsværk på køre- og teoriprøver

Heraf udgør polititjenestemænd 101 årsværk, civile prøvesagkyndige 109 årsværk og administrative medarbejdere 7 årsværk.

## Økonomi

Der indkræves årligt ca. 129 mio. kr. i prøvegebyrer til statskassen.

Den gennemsnitlige effektive timepris er højere for polititjenestemænd, end for civile prøvesagkyndige og administrative medarbejdere. Det antages, at markedet kan levere civile sagkyndige og administrative medarbejdere til samme effektive timepris som politiet.

## Umiddelbart indikeres det, at markedet kan varetage opgaven billigere, end politiet gør i dag

Således indikeres det, at fordi der ikke vil være lønudgifter til polititjenestemænd efter udlidning eller liberalisering af området, kan markedet varetage opgaven billigere. Heri er indregnet, at der forventes et forøget ressourcetilbud på kontrol og tilsyn.

Når fuld intern opgavetilidning ikke foretrækkes, skyldes det, at konkurrencen på markedet sandsynligvis forventes at ville gavne borgerne, fx ved mere fleksibelt at kunne imødekomme udsving i efterspørgslen.

## Betingelser for billigere opgavevaretagelse på markedet

- **Effektive timepriser må ikke overstige politiets.** For at udlidning eller liberalisering skal være økonomisk rentabel, må de effektive timepriser for civile prøvesagkyndige og administrative medarbejdere på markedet ikke overstige politiets. Der ligger et yderligere potentiale for besparelse i smartere arbejdsstrettelæggelse og lavere overheadomkostninger.

- **Omkostninger til kontrol og tilsyn må ikke overstige differencen i lønudgifter.** Da der vil kræves et forøget ressourcetilbud på kontrol og tilsyn med markedet, skal lønudgifterne på markedet være tilsvarende lavere for at opgaven samlet kan varetages billigere.

## To primære scenarier, som forventes at imødekomme betingelserne

1. Liberalisering af markedet, som skaber en markedsmodel med mange mindre private aktører, hvor konkurrencen fastsætter pris og service.
2. Udlidning til én eller få store private aktører

\* Note: En afviklet teorioprøve defineres her som én person, der eksaminerer. Typisk vil der blive eksamineret mere end én person ad gangen.

# Køre- og teoriprøver (4/7) Egnethed til udlicitering eller overdragelse

## Baggrund

- i forbindelse med screening af potentielle emner for overdragelse til privat(e) aktør(er) blev der opstillet en række parametre for indledningsvis vurdering af områdets egnethed. Disse parametre er inddelt i tre kategorier: Volumen, formålsopnåelse og realiserbarhed.
- For indledningsvis at vurdere om området er egnet til udlicitering eller liberalisering, vurderes området på parametrene under realiserbarhed (jf. bilag A) på baggrund af den viden, der er tilgængel på området.
- I boksen til højre ses opsummeringen af pointerne af denne vurdering.

## Egnethedsvurdering

- Opgaven har en volumen på 217 årsværk, heraf 101 polititårsværk.
- Opgaven er spredt geografisk over hele landet på ca. 90 byer, hvilket umiddelbart gør opgaven mindre attraktiv for visse potentielle privat(e) leverandør(er), men ikke vurderes at være en hindring.
- Udsving i efterspørgsel er sæsonbestemte og kan forudsiges, hvilket vurderes at gøre opgaven mere attraktiv for privat(e) aktør(er).
- Opgaven kan afgrænses klart og tydeligt med baggrund i dels retsgrundlaget og dels i praksis på området.
- **Prøvesagkyndige skal have bestået uddannelse niveau 3 (gymnasial eller erhvervsfaglig), hvilket kan besværliggøre rekrutteringen.** Det vurderes ikke at være en hindring, om end der aktuelt vurderes at være udfordringer med fastholdelse af civile prøvesagkyndige i visse kredse.
- **Der er behov for at udvikle et IT-system** til at sikre transparens på markedet. Dette vil enten kunne gøres af en enkelt stor privat aktør eller af politiet eller anden offentlig myndighed som led i markedsliggørelse af området, så vurderes ikke at være hindring.
- **Der findes ingen eksisterende leverandører**, men det vurderes, at disse vil kunne etablere sig. Bl.a. er kørelærere, nuværende civilt ansatte prøvesagkyndige i politiet samt syns- og omsynsvirksomheder mulige leverandører. Grundet EU-retskrav må erhvervsaktive kørelærere ikke være prøvesagkyndige. Skal kørelærere være leverandører, kræver det derfor, at de opgiver deres nuværende erhverv.
- **Der er tale om en forvaltningsretlig afgørelse.** Der kræves derfor lovhjemmel for at uddelegere afgørelsen, og der stilles krav til evl. privat(e) aktør(er) om overholdelse af forvaltningsloven.
- **Udlicitering indikeres at være økonomisk rentabel.**
- **Erfaringer fra Statens Bilinspektion og andre EU-lande, særligt Finland, viser, at udlicitering er mulig og sandsynligvis vil kunne komme borgere til gavn i form af bedre pris og service.** Se følgende slides for cases.
- **Der er risiko for produktionsstab i transitionsperioden.** Udlicitering/liberalisering forventes på sigt at kunne skabe bedre sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel. De identificerede løsninger kræver dog forberedelse og vil således ikke kunne løse de aktuelle udfordringer med lange ventetider på kort sigt.

Alt i alt vurderes området egnet til udlicitering, liberalisering eller overdragelse til anden offentlig myndighed.  
Udvikling af et IT-system som led i en markedsliggørelse vurderes at være en forudsætning.

# 7. Cases (5/6 - Statens Bilinspektion)

## **Baggrund**

---

Statens Bilinspektion er en interessant case, da området på flere parametre ligner køre- og teoriprøver, og at casen kan ses som et eksempel på en succesfuld liberalisering. I 1960 blev Statens Biltilsyn (senere Statens Bilinspektion – SBI) oprettet og havde bilsyn som ansvarsområde. I 1998 blev der vedtaget krav om periodisk syn af alle biler. I 2004 vedtog Folketinget at liberalisere markedet for bilsyn samt, at SBI skulle søges solgt umiddelbart efter liberaliseringen. Den 1. januar 2005 blev bilsynsmarkedet udsat for fri konkurrence (der var dog prisloft på 400 kr. pr. syn indtil 2007), og den 17. januar 2005 blev SBI med sine 750 medarbejdere solgt til spanske AGBAR Group og blev en del af datterselskabet Applus+. På tidspunktet for salget var Danmark det eneste land i EU, hvor staten varetog opgaven med syn af køretøjer.

Siden salget har markedet udvidet sig fra 117 synshaller i SBI til ca. 420 synshaller fordelt på ca. 170 virksomheder, som foretager ca. 1,5 mio. bilsyn årligt.

## **Procedurer for samarbejdet med private synshaller**

---

Færdselsstyrelsen godkender virksomheder til at foretage syn af køretøjer og fører tilsyn med godkendte synsvirksomheder. Betingelserne for at etablere en synsvirksomhed indbefatter blandt andet certificeret uddannelse, udsyn, ansvarsforsikring, IT-udstyr til at indberette synsresultater og at virksomheden anvender et godkendt kvalitetstyringssystem. Desuden gælder habilitetsforhold, der sikrer, at synsvirksomheder ikke må syne køretøjer, hvis virksomheden har en særlig økonomisk interesse i synsresultatets udfald. Dette betyder i praksis blandt andet, at man ikke samtidig kan drive erhverv med reparation og syn af køretøjer.

Færdselsstyrelsens tilsyn er opdelt i dels administrative, dels praktiske tilsyn. Administrative tilsyn er kontrol af indberettede synsdata med særligt fokus på statistiske afvigelser heri, og praktiske tilsyn er uannetede besøg i virksomheden for kontrol af, at syn og omsyn gennemføres kvalitetsmæssigt tilfredsstillende. Færdselsstyrelsen bruger i alt ca. 15 årsværk på kontrol og tilsyn, som finansieres af gebyrer på syn og omsyn.

For at fremme transparens på markedet administrerer Færdselsstyrelsen en smiley-ordning, der angiver niveauet af kontroller i den enkelte synshal. Jo dårligere smiley, des større risiko er der for, at den synede bil udtages til et kontrolsyn.

## **Erfaringer**

---

Forbrugertilfredsheden på området er steget siden liberaliseringen, pris, service, tilgængelighed og ventetider er forbedret. Antallet af synshaller er steget markant, og borgere har nu mulighed for selv at booke tid til syn, modsat tidligere, hvor de blev indkaldt. Der er også blevet muligt at få synet køretøjer i weekenden.

Der har dog tidligere været kritik af kontrol og tilsyn for at være ineffektiv, og andelen af bilsyn med fejl for at være for høj. Rigsrevisionen påpeger i rapport af 2008, at Færdselsstyrelsen ikke har "tilrettelagt sit tilsyn med bilsyn tilfredsstillende" og at departementet ikke har sikret, at dette tilsyn er effektivt. Det skal dog bemærkes, at der ikke findes data om kvaliteten på bilsyn før liberaliseringen til sammenligning med kvaliteten i dag, og at det derfor ikke kan siges, om kvaliteten er steget eller faldet.

Kilder: Trafik-, Bygnings- og Boligministeriets og Færdselsstyrelsens hjemmesider; Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen; Rigsrevisionen; Thy Bilsyn;



# Køre- og teoriprøver (6/7) Case: Finland

## Baggrund

Den private aktør Ajovarma Oy har stået for køre- og teoriprøver i Finland siden 1999. Ajovarma Oy har kontrakt med "Finnish Transport Safety Agency - Trafi".

Ajovarma Oy er en del af A-Katsastus Group, som udbyder diverse bilinspektioner, registreringer og tilladelser – herunder kørekort. A-Katsastus Group er finsk, men opererer også i Estland, Letland, Polen og Sverige. Gruppen har også tidligere haft et blisynsfirma i Danmark (A-inspektion A/S), men solgte dette i 2003.

Trafi og Ajovarma Oy indgik den nuværende aftale i juni 2015, som trådte i kraft den 1. januar 2016 og udløber den 31. december 2019. Kunden (Trafi) har ret til at forlænge kontrakten med maksimalt 3 år.

På årsbasis aflægges ca. 140.000 praktiske prøver i Finland (131.000\* i DK) og ca. 144.000 teoriprøver\*\* (120.000\* i DK).

## Procedurer for samarbejdet med firmaet Ajovarma Oy

**Teoriprøve:** Teoriprøverne er styret på baggrund af en detaljeret kontrakt mellem Trafi og Ajovarma Oy. Trafi udtarbejder spørgsmålt til de skriftlige prøver. Derudover udtarbejder Trafi detaljebeskrivelser af alle aspekter vedr. prøverne. Kørøleven bestiller tid til prøve hos Ajovarma Oy på deres hjemmeside eller via telefon. Beggefter møder eleven hos Ajovarma og aflægger prøven på en iPad. Efter øleven har svaret på alle spørgsmålene, informeres øleven automatisk om resultatet af prøven.

**Praksis:** Den praktiske prøve er på samme måde som teoriprøverne styret af en kontrakt mellem Trafi og Ajovarma Oy. Trafi stiller uddannelseskraft til de prøvesagkyndige. Teoretiske og praktiske tests skal beståes, inden de anerkendes som prøvesagkyndige. Ajovarma Oy står for booking- og registreringssystemet i forbindelse med ansøgning om køreprøve. Køreprøver bestilles således hos Ajovarma Oy, som gennemfører prøverne og registrerer resultatet. Ajovarma er forpligtet til at lave opfølgning på de prøvesagkyndige samt at udvikle de prøvesagkyndiges egne køreøvelser og uddanne de prøvesagkyndige regelmæssigt.

**Tilsyn med privat aktør:** Tilsynet foregår via statistikker som Trafi kontrollerer samt regelmæssige rapporter. Trafi kan også bede Ajovarma Oy om yderligere rapportering, hvis der er behov for dette. Derudover skal Ajovarma Oy selv kontrollere de prøvesagkyndige regelmæssigt. Ajovarma skal rapportere om egne kontrolresultater til Trafi hvert år.

## Erfaringer

Ifølge Den Danske Ambassade i Finland, som har haft kontakt med Trafi, fungerer samarbejdet som regel godt, og eventuelle problemer bliver løst i samarbejde mellem Trafi og Ajovarma Oy. Ventetiderne afhænger af lokaliteten og årstiden. Mest travlt er der under sommerperioden, hvor prøver for de tohjulede køretøjer (motorcykler, scootere, kallerter) bliver gennemført. I gennemsnit er ventetiden ca. 5-7 arbejdsdage.

Forbrugertilfredsheden er overordnet meget høj, og dumpprocenten på teoriprøver er væsentligt lavere end i DK (ca. 10 pct. i Finland vs. ca. 30 pct. i DK). For praktiske prøver er dumpprocenten på niveau med Danmark (ca. 30 pct.).

\*Note: Tallet er angivet udelukkende for prøver i kategori B

\*\*Note: En afviklet teoriprøve defineres her som én person, der eksamineres.



# Køre- og teoriprøver (7/7) Vurdering af scenarier

I nedenstående er der udført en opsummering af de opstillede scenarier for liberalisering eller udlisicering. Desuden kan overdragelse til anden offentlig myndighed være en mulighed. Nærmere analyse af juridiske, økonomiske, politifaglige og markedsretssige aspekter på området skal afgøre, hvilket af nedenstående scenarier, der er mest ønskværdigt.

<b>1. Fuld liberalisering med et marked med mange mindre aktører, som presser hinanden på pris og service</b>	<b>Tentativ tidsplan</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>Markedsmodellen er i dette scenarie et marked med mange private aktører og fri prisdannelse, hvorved markedskræfterne vil bestemme pris og serviceniveau. Et sådant marked er betinget af, at der ikke er store barrierer (fx krav til kapital) for at komme ind på markedet, hvilket er tilfældet her, da bilerne f.eks. stilles til rådighed af kørelærerne og uddannelsesbarriererne er relativt lave. Der er behov for kontrol og tilsyn, hvilket blandt andet kan ske gennem krav til egenkontrol samt transparens i forhold til fx priser, dumperprocenter og overholdelse af gældende regler. Hertil vil der være behov for at udvikle et IT-system, der understøtter denne transparens (hvis en privat udbyder af køre- og teoriprøver udvikler dette, kan det have negativ konsekvens for konkurrencen).</li><li>Fordelen ved denne model er, at de fri markedskræfter muligvis forbedrer pris og service, herunder ventetid og generel forbrugertilfredshed.</li><li>Ulempen ved denne model er, at det vil være nødvendigt som led i markedsliggørelse at få udviklet et fælles IT-system, som leverandørerne skal operere/rapportere i, til at sikre transparens på markedet samt grundlag for tilsyn og kvalitetskontrol.</li><li>Risici ved denne model er, hvorvidt markedet tiltrækker tilstrækkelige kvalificerede private aktører. Hvis denne risiko realiseres vil ovenstående fordel ikke realiseres.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>2021</li></ul>

<b>2. Samlet udlisicering af hele opgavevaretagelsen til én eller få private aktører, hvorved SLA kan defineres</b>	<b>Tentativ tidsplan</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>Markedsmodellen er i dette scenarie et marked med én eller få store leverandører. Leverandører er bundet af kontrakten med staten, som vil indeholde en SLA på bl.a. ventetider og pris.</li><li>Fordelene ved denne model er, at staten bedre kan specificere krav til fx pris og dækning, og at udviklingen af et IT-system kan inkluderes i udbuddet, således at politiet eller anden myndighed ikke nødvendigvis skal stå for at få dette udviklet.</li><li>Ulempen ved denne model er, at markedskræfterne ikke får lov at presse pris og service til gavn for borgerne i samme grad, da konkurrenceudsættelse kun sker i forbindelse med udbud. Fleksibiliteten til at imødekomme udsving i efterspørgslen kan potentielt set være lavere hos én stor leverandør end hos mange små.</li><li>Risici ved denne model er, at krav stillet i SLA kan bevirke, at udbyder får svært ved at drive økonomisk rentabel forretning, og dermed ikke kan imødekomme efterspørgslen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>2021</li></ul>

- Introduktion og konklusion
- Arrestanttransporter
- Køre- og teoriprøver
- **Facility Management-udbud 2019**
- Bilag A. Parametre for udvælgelse af områder
- Bilag B. Beskrivelse af øvrige screenede områder

# Facility Management-udbud 2019 (1/2) Resume af analysen

## Baggrund og formål

- Rigspolitiet har analyseret området vedrørende Facility Management, idet området kan varetages af andre aktører end politiet. Der er allerede sket overdragelse af en stor del af opgaverne på området, og disse er klart defineret, lige som området har en stor volumen. Opgaverne er ikke en del af politiets kerneopgaver og er egnet til udlicitering. Udlicitering af området er med til at fokusere politiet i forhold til politiets kerneopgaver.

## Kort om FM-udbud 2019

- Politiets kommende FM-udbud skal i drift pr. 1. september 2019, og det grundlæggende arbejde i forbindelse med udbuddet opstartes medio 2017 i Rigspolitiet i tæt samarbejde med politikredsene.
- I forbindelse med udbuddet skal det vurderes, hvorvidt udliciteringsområdet bør udvides, herunder hvorvidt de optioner, der ligger i den nuværende FM-kontrakt, bør medtages i den kommende FM-kontrakt.

## Baggrund for det kommende udbud

- Politiet har allerede i september 2012 udliciteret en lang række FM-ydelser.
- I 2012 vandt Coor politiets FM-udbud og de varetager pt. alle politiets FM-ydelser i hele landet samt i dele af Den Centrale Anklagemyndighed og PET.
- Det nuværende FM-kontrakt løber i fem år til august 2017, men er forlængt to år frem til 2019.
- FM-ydelserne omfatter rengøring, kantine, intern service, bygningsvedligehold, bygningssteknik, hittegods(fysisk håndtering), vognparkservice samt arealpleje.
- Desuden indeholder kontrakten en række optioner på yderligere opgaver som politiet havde/har mulighed for at aktive.

## Egnethed til udlicitering

- FM-ydelserne har allerede vist sig egnet til udlicitering i det nuværende udbud/kontrakt på området, og politiet har allerede nu et solidt erfaringsgrundlag for det kommende udbud i 2019.
- I det kommende udbud er det muligt både at se på udvidelse af kontraktens område samt de optioner, der ligger i den nuværende kontrakt.
- FM-ydelserne er ikke politiets kerneopgaver, men er ydelser der støtter op om politiets kerneopgaver, så politiets medarbejdere kan fokusere på at levere disse.

## Opsummering af scenarier

- Der er to primære scenarier for udvidelse af FM-kontraktens omfang ved det kommende udbud i 2019: 1) Udvidelse af kontraktens område, enten ift. ressort (inden for justitsministeriets område) eller ydelser hos politiet 2) Optioner i den nuværende kontrakt, eller nye optioner, indeholdes i den nye kontrakt og aktives i september 2019.
- Ad 1) Det offentlige private samarbejde udvides til flere områder, og kan med fordel inddrages i det udbudsmateriale, som udarbejdes frem til 2019.
- Ad 2) Politiets afgiver et mindre antal årsværk til privat aktør og politiet fokuserer yderligere på kerneopgaven.

# Facility Management-udbud 2019 (2/2) Opgaver i Facility Management-udbuddet

I nedenstående er opsummeret de opstillede scenarier. Nærmere analyse af Juridiske, økonomiske, politifaglige og markeds-mæssige aspekter på området skal afgøre, om nedenstående scenarier er ønskværdige.

## 1. Udvidelse af kontraktens omfang ved kommende genudbud

- Mulighed for at udvide kontraktens nuværende serviceydelser til at dække et større ressortområde inden for Justitsministeriets område. Den nuværende kontrakt omfatter: *politiet i hele Danmark samt dele af Den Centrale Anklagemyndighed og PET.*
  - Mulighed for at udvide kontraktens nuværende serviceydelser med yderligere serviceydelser/øget serviceniveau. De nuværende serviceområder omfatter: *renhold, kantine, intern service, bygningsvedligehold, bygningssteknik, hittegods (fysisk håndtering), vognparkservice og arealpleje.*
- En analyse i perioden frem til det kommende udbud skal vise politiets behov for yderligere/øget serviceydelser/niveau til brug for at støtte op om politiets kerneopgaver. Dette kunne fx være behov for *kaniner på flere politistationer eller assistance med scanning, kopiering og lignende fx i forbindelse med elektronisk journalisering af post og sagsbehandling.*

## 2. Medtagelse af optioner i kommende genudbud

- Følgende optioner i politiets nuværende Facility Management-kontrakt kan i forbindelse med genudbuddet i 2019 indgå i den nye Facility Management-kontrakt: *hittegods (administration), håndtering af kritisk udstyr på centralt lager, chauffør-tjeneste, destruktion af våben og narkotika, vedligehold af særlige køretøjer ("hollændervogne"), depotstyring, administration af nøgler, adgangskort, brikker og skabe.*
- Analyse af den nuværende Facility Management-kontrakt i forhold til politiets konkrete behov, skal i perioden frem til genudbuddet i 2019 endvidere vise, hvorvidt yderligere optioner skal udbydes til markedet.

- Introduktion og konklusion
- Arrestanttransporter
- Køre- og teoriprøver
- Facility Management-udbud 2019
- **Bilag A. Parametre for udvælgelse af områder**
- Bilag B. Beskrivelse af øvrige screenede områder

# Bilag A

## (1/1) Parametre for udvælgelse af områder

### Baggrund

---

- Ifm. screening af potentielle emner for overdragelse til privat(e) aktør(er) blev opstillet en række parametre for indledningsvis vurdering af områdets egnethed. Disse parametre er inddelt i tre kategorier: Volumen, formålsopnåelse og realiserbarhed.
- I boksen til højre uddybes det, hvad der bl.a. ligger i kategorierne



### Beskrivelse af parametre

---

- **Volumen** betegner ressourceforbruget på området. Der ses på antal årsværk, der anvendes på området.
- **Formålsopnåelse** betegner i hvor høj grad, området lever op til tre overordnede formål: Frigøre politifaglige ressourcer, fokusere politiet på kerneydelsen samt skabe mere offentligt-privat samarbejde.
- **Realiserbarhed** betegner en række konkrete parametre, der tilsammen giver en indikation af, hvorvidt det kan lade sig gøre at udlicitere området. De mest centrale parametre indbefatter, om der er behov for magtanvendelse, om udlicitering eller overdragelse af opgaven er økonomisk rentabel for politiet, og om medarbejdere tilknyttet området bidrager som bufferkapacitet ved krisesituationer.  
Desuden vurderes det også, om der allerede eksisterer leverandører, hvilke og hvor komplekse interessenter, der er på området, hvor stort et geografisk område opgaven er spredt over, hvor mange forskellige personer, der varetager opgaven (fx om der er tale om en stor mængde løst tilknyttede medarbejdere, eller en mindre gruppe fast tilknyttede), om området er klart afgrænset og om der er tekniske barrierer.

- Introduktion og konklusion
- Arrestanttransporter
- Køre- og teoriprøver
- Facility Management-udbud 2019
- Bilag A. Parametre for udvælgelse af områder
- **Bilag B. Beskrivelse af øvrige screenede områder**



# Bilag B: (1/1) Øvrige screenede områder

Jævnfor planche 4 "Metode for udvælgelse af områder" er der blevet gennemført en screening af potentielle områder for udliefering. Nedenstående fremgår en række områder som har været behandlet i processen.

<b>1. linje paskontrol (Kastrup)</b>	1. linje paskontrol udføres i dag primært af civile ansatte medarbejdere hos politiet. Volumen på dette område forventes at vokse de kommende år. EU-kommissionen definerer i Schengen-vejledningen en "grænsevagt" som en <u>embedsmand</u> , der udfører grænsekontrolopgaver. Ved eventuelle yderligere overvejelser om udliefering af området bør konsekvenserne af begrebet "embedsmand" afklares.
<b>Registrering af asylansøgere</b>	Politiet foretager registreringer af asylansøgere. Behovet for registrering reduceres med det faldende antal asylansøgere, som ses i øjeblikket. Derudover planlægger Rigspolitiet at udvikle en AAAP (AsyAnsøger/Applikation), der forventes at effektivisere asylregistreringen. AAAP forventes i drift ultimo 2018. Området afventer udviklingen i antallet af asylansøgere og effekten af AAAP, inden det eventuelt overvejes, om området skal overdrages til en privat aktør.
<b>Biometri</b>	Biometrioptag (optag af fingerprint, ansigtfoto samt underskrift) foretages i forbindelse med ansøgning om opholdstilladelse m.v. i Danmark. Der er tale om en relativt kompleks sagsbehandling i forbindelse med biometrioptag. Derudover er der et omfattende behov for rådgivning og registrering. Set i lyset af de nuværende processer vurderes området ikke umiddelbart egnet til udliefering til en privat aktør.
<b>Forkyndelser på udlændinge-området</b>	Politiet foretager forkyndelser på udlændingeområdet. Opgaverne, der kunne anses for egnede til udliefering, er primært begrænset til flyttepåbud m.v. på Udrejsecenter Kærshovedgaard. Omtangset af opgaven er meget lille, og vurderes umiddelbart at være mindre interessant at udlieferes.
<b>Skydeinstruktører</b>	Der er med flerårssaftalen indført et nationalt koncept for skydeuddannelse. Implementeringen af skydeuddannelse er med udgangen af 2016 afsluttet, og administration af skydeuddannelsen er overgået til almindelig drift. Skydeuddannelsen er ændret i både omfang og indhold og sikrer en ensartet uddannelse og konsekvent gennemførelse over hele landet. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt, at skydeuddannelsen udlieferes på nuværende tidspunkt.
<b>Kosterområdet</b>	Koster-området består af tre elementer: registrering, håndtering og transport. Transport af koster varetages primært af Coor, som er politiets nuværende Facility Management leverandør. Registrering og håndtering af koster er et område med begrænset ressourceforbrug fordelt på mange medarbejdere. Derudover vil der være behov for et nyt inlært IT-system, før en eventuel udliefering kan overvejes.
<b>ATK</b>	Færdselsindsatsen er en vigtig kernemålsindsats for politiet, og ATK (automatisk trafikkontrol) udgør et væsentligt element i den samlede færdselsindsats. Desuden er der kun et beskedent potentiale for frigørelse af polititidsressourcer på området, pga. den allerede gennemførte opgavegildning. At disse grunde analyseres muligheden for udliefering af området ikke nærmere på nuværende tidspunkt.