

Men samtidig ville også flere af tilbuddene fra private vognmænd indebære en stigning i omkostningerne i forhold til forholdene før udbuddet.

DSB gods skønner, at de gennemførte udbud vil medføre en årlig omkostningsreduktion på 15-20 mio. kr.

I øvrigt var forudsætningerne i overensstemmelse med reglerne herom, naturligvis at udbuddet skete på lige vilkår, samt at det bedste og billigste tilbud vandt.

Som det også fremgår af de andre svar, bekræfter DSB og de medvirkende rådgivere, at disse forudsætninger er overholdt.

I og med at der nu er rejst en voldgiftssag, vil dette blive efterprøvet.

Spm. nr. S 1081

Til trafikministeren (15/1 97) af:

Svend Erik Hovmand (V):

»Vil ministeren i detaljer redegøre for de kalkulationer DSB har lagt til grund for sine tilbud?«

Svar (31/1 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

DSB har oplyst, at der til brug for kalkulationen af DSB gods egne tilbud er udarbejdet en kalkulationsmodel, der bygger på Finansministeriets budgetvejledning (Vejledning i priskalkulation), og Finansministeriets cirkulære nr. 42 af 1. marts 1994 (Cirkulære om udbud og udlicitering af statslige drifts- og anlægsopgaver).

DSB's kalkulation rækker over perioden 1997-1999 med de faktiske omkostninger for 1996 som sammenligningsgrundlag. Licitationen dækker perioden 1. februar 1997-31. december 1999.

DSB's kalkulation er opbygget som en dækningsbidragsmodel.

Omsætningen er fastsat ud fra de nettofragtindtægter DSB gods får fra sine kunder i det pågældende område.

I udbudsmaterialet er nettofragtindtægten oplyst for august måned 1996 sammen med en procentsats for, hvor meget dette udgør af perioden september 1995 til august 1996.

Omsætningen fratrækkes direkte omkostninger, herunder omkostninger til løn og brænd-

stof. Herved fremkommer dækningsbidraget, der videre fratrækkes faste omkostninger dvs. personaleomkostninger i øvrigt, vedligehold af materiel samt diverse administrationsomkostninger.

Personaleomkostninger i øvrigt omfatter bl.a. arbejdstøj og sikkerhedssko, omkostninger til badefaciliteter, uddannelsesomkostninger samt andel af omkostninger til lønadministration. Vedligehold af materiel inkluderer kilometercheck på vogne og håndteringsmateriel, rengøring af vogne, vægtafgift, skader på eget materiel, udbetalte og modtagne erstatninger. Administrationsomkostningerne omfatter omkostninger til kørselsledelse, brug af kontormaskiner samt andel af kontorholdsomkostninger. Dækningsbidraget fratrukket disse faste omkostninger giver resultatet før afskrivninger.

Der er herefter beregnet en lineær afskrivning på basis af materiellets vurderede værdig og restlevetid. Herefter er der beregnet en forrentning af materiellet.

Det resultat, der herefter fremkommer anvendes til beregning af den procentsats, som angiver prisen i tilbuddet. Procentsatsen afspejler dermed den andel af nettofragtindtægterne tilbudsgiveren (her DSB gods selv) skal have for at dække omkostningerne forbundet med den udliciterede arbejdsopgave.

DSB gods er i færd med at implementere et økonomistyringssystem, der muliggør en løbende efterkalkulation i licitationsperioden.

DSB gods oplyser endvidere, at der var stor forskel på detaljeringsgraden i tilbudene, idet tilbudene fra mange af de private vognmænd var karakteriseret ved lav detaljeringsgrad hvorimod det generelle krav til stykgodsterminalernes tilbud var at de fuldt ud skulle opfylde Finansministeriets krav.

Spm. nr. S 1082

Til trafikministeren (15/1 97) af:

Svend Erik Hovmand (V):

»Vil ministeren redegøre nærmere for, hvordan man sikrer sig, at der ikke er kontakt mellem dem, der afgiver tilbud i DSB-regi og de DSB-medarbejdere, der tager stilling til, hvem der skal have opgaven?«