



Afgjort den 7. maj 2015

113

Transportministeriet. København, den 17. april 2015.

- a. Transportministeriet anmoder om Finansudvalgets tilslutning til, *jf. Aftale mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, om passagertogtrafik i Danmark 2015-2024 af 10. marts 2015*, at Transportministeriet indgår trafikkontrakt med DSB for perioden 2015-2024, at kontraktbetalingen til DSB forhøjes med 67,0 mio. kr. i 2015, samt at der afsættes 16,0 mio. kr. i 2015 til analyser af jernbaneområdet.

Udgiften afholdes af den på finansloven opførte bevilling på § 28.53.01. Takstnedsættelse i den kollektive trafik som følge af omprioritering af forventede uforbrugte midler, § 28.52.05. Indkøb af jernbanetrafik, Helsingør-Peberholm som følge af, at Øresundstrafikken inkluderes i DSB-kontrakten og § 35.11.01. Merudgifter ved nye bevillingsforslag.

- b. I medfør af lov nr. 1249 af 11. november 2010 om jernbane sikrer transportministeren jernbanetrafikbetjeningen for passagerer i et af ministeren nærmere fastlagt omfang gennem indgåelse af kontrakter med jernbanevirksomheder om trafik udført som offentlig service. Transportministeriets gældende kontrakter med DSB og DSB S-tog A/S vedrører perioden 2005-2014. Ved udgangen af 2014 blev disse kontrakter forlænget med op til ét år.

Med aftale mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om passagertogtrafik i Danmark 2015-2024 af 10. marts 2015 er det besluttet, at der skal indgås en trafikkontrakt med DSB i perioden 1. januar 2015 frem til 31. december 2024. Kontrakten omfatter fjern, regional og S-togtrafikken. Kontrakten erstatter den 1-årige forlængelse af den nuværende trafikkontrakt.

Med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse har Transportministeriet indgået en 10-årig kontrakt med DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024. Kontrakten fastlægger en årlig kontraktbetaling til DSB og fastlægger den trafikale ydelse, som DSB skal levere herfor. Det vil sige, hvor mange tog DSB skal køre på hvilke strækninger, i hvilke tidsrum på dagen og under hvilke betingelser. Desuden indeholder kontrakten en række krav til service mv., som DSB forpligtes til at udføre.

Efter de første 5 år af kontraktperioden evalueres DSB's resultater målt på operatørrettidighed og økonomisk effektivitet. Hvis DSB ikke har leveret tilfredsstillende, er parterne bag den politiske

aftale forpligtet til at tage de nødvendige skridt til at finde en løsning, som muliggør en genopretning af DSB's målopfyldelse.

DSB forpligtes til at levere trafikudvidelser, som medfører, at trafikomfanget i den nuværende fjern- og regionaltrafik stiger med 10 pct. frem til 2021 til i alt 42,5 mio. togkm. DSB skal som et led i trafikudvidelsen fra 2019 indføre et nyt direkte timebaseret regionaltogssystem København-Køge-Næstved via den nye bane København-Ringsted samt yderligere et tog hver time i dagtimerne på hverdage, lørdage og søndage. Regionaltogsbetjeningen Roskilde-Ringsted samt Ringsted-Nykøbing Falster skal fra 2019 udvides til også at omfatte to tog i timen om aftenen. Den nye bane København-Ringsted forudsættes betjent med lyntog, et IC-tog og et regionaltog pr. time, som omlægges fra den gamle bane over Roskilde til den nye over Køge, hvilket giver hurtigere rejsetider for passagererne. Fra 2021 skal driften mellem København og Aarhus udvides med et nyt ekstra lyntog i hver retning pr. time.

DSB tildeles i kontrakten større frihedsgrader i tilrettelæggelsen af trafikken ved, at trafikken i kontrakten er defineret som en minimumsforpligtelse. Dette betyder, at DSB frit kan vælge, hvorvidt der skal køre flere tog i det omfang, at dette kan betale sig. De øgede frihedsgrader kan betyde visse omlægninger i trafikken på de enkelte delstrækninger, så svagt benyttede tog – typisk i ydertimerne – omlægges til at køre på de samme delstrækninger i et tidsrum, hvor afgangene kommer flere passagerer til gavn.

Der vurderes at være trafikale og rettidighedsmæssige fordele ved, at Kystbanen i fremtiden drives i sammenhæng med den sjællandske regionaltrafik. Det vil kunne ske gradvist i takt med elektrificering og etablering af nye signaler på de sjællandske banestrækninger. Derfor vil Kystbanen blive drevet som en integreret del af DSB-kontrakten, når DSB Øresunds kontrakt udløber 12. december 2015. Omlægningen berører hverken trafikbetjeningen eller trafikomfanget, og er økonomisk neutral for de statslige finanser. Kontrakten giver mulighed for at trække Øresundstrafikken (fra København H/Østerport til landegrænsen) ud af kontrakten med to års varsel, hvilket muliggør et genudbud af Øresundstrafikken, når der i praksis bliver mulighed for at adskille driften på Øresundsbanen og Kystbanen.

Den organisatoriske omlægning af Øresundstrafikken og Kystbanen pr. 12. december 2015 medfører, at DSB vil miste mulighed for at modtage refusion af afholdte momsudgifter på 4 mio. kr. og ca. 62 mio. kr. årligt fra 2016 og frem, og at statens indtægter øges tilsvarende. DSB foreslås friholdt fra momsvirkningen ved at øge kontraktbetalingen med et beløb svarende til det merprovenu i momsindtægter, som statskassen opnår på grund af omlægningen. Herved neutraliseres den økonomiske effekt af Kystbanens og Øresundstrafikkens genintegrering i den forhandlede kontrakt. Omlægningen af Øresundstrafikken vurderes på denne baggrund sammenlagt at være økonomisk neutral for de statslige finanser.

Kontrakten stiller krav til DSB om tilfredse kunder gennem et krav om, at kundetilfredsheden ikke må falde i løbet af kontraktperioden. Kontrakten stiller også krav til DSB om at reducere rejsetiden i takt med de løbende infrastrukturforbedringer således, at der sikres en hurtigere rejsetid til de danske passagerer i DSB's køreplaner. I kontrakten indføres endvidere et nyt rettidighedsmål, som giver et mere retvisende billede af kundernes oplevelse. Det nye kunderettidighedsmål vil være ens for både fjern-, regional- og S-togtrafikken og være baseret på, at et tog er forsinket allerede efter 3 minutter, mens der i opgørelsen vægtes for antallet af passagerer i toget.

Kontraktens krav til siddepladskapacitet vil svare til de nuværende krav til DSB's udbud af siddepladser, som stiller krav om, at alle passagerer kan få en siddeplads ved 90 pct. af togafgangene i myldretiden og i 95 pct. af de øvrige afgangene.

Den årlige kontraktbetaling til DSB i de enkelte finansår i medfør af kontrakten er anført i tabel 1.

Tabel 1: Kontraktbetaling til DSB (mio. kr. 2015 PL)

Kontraktbetaling til DSB

Mio. kr. (PL15)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2015-24
Kontraktbetaling	4.192	4.289	4.193	4.193	4.193	4.193	4.160	4.093	3.993	3.893	41.393

Note: Kontraktbetalingen er inkl. S-togtrafik og integration af Øresundstrafik fra december 2015. I kontraktbetalingen er endvidere korrigeret for lokaltrafik, der overgår/forventes at overgå til henholdsvis Aarhus Letbane og region Nordjylland. Kontraktbetalingen er ekskl. tilskud til anskaffelse af dobbeltdækkervogne.

Med kontrakten stilles krav om, at DSB effektiviserer sin virksomhed med 38 mio. kr. årlig, dvs. i alt 380 mio. kr. ved udgangen af kontraktperioden. DSB's effektiviseringer i kontraktperioden reinvesteres i forbedringer for passagererne, hvilket især muliggør trafikudvidelser i takt med færdiggørelsen af de store infrastrukturinvesteringer, indkøb af nyt el-materiel og indsættelse af flere siddepladser til at imødekomme den forventede passagervækst.

Det bemærkes endvidere, at med den økonomiske ramme fjernes en budgetregulering vedrørende effektivisering af DSB, som på FL15 (§28.52.79) reducerer den samlede ramme til DSB med 313 mio. kr. årligt fra 2016.

Der forventes et mindreforbrug i 2015 på 70,7 mio. kr. på Transportministeriets område vedrørende ordningen om takstnedsættelser uden for myldretiden i lokaltrafikken. Disse midler indgår midlertidigt i finansiering af DSB-kontrakten og tilbageføres efterfølgende. Midlerne afsættes i 2015 dels til dækning af udestående finansieringsbehov i DSB, dels til gennemførelse af følgende analyser:

- 1) analyser af en masterplan for udbud og DSB's fremtidige organisering. Analyserne gennemføres med henblik på at kunne håndtere de fremtidige udbudskrav fra EU. Det vil tage tid at skabe en udbudsgnet jernbanesektor i Danmark, hvorfor det vil være nødvendigt at påbegynde disse analyser allerede i 2015.
- 2) analyse af stationer, herunder om der kan skabes værdi ved at inddrage private aktører og kommuner i udviklingen af disse.
- 3) ekstern kvalitetssikring af DSB's implementeringsplan for virksomhedens organisering og beslutningsgrundlaget for indkøb af nye el-tog i henhold til DSB-loven.

Det er lagt til grund i kontrakten, at IC4/IC2 togene anvendes i deres fulde levetid, idet togene i en periode efter elektrificeringen af hovedstrækningerne forventes at betjene IC-trafikken.

Det er endvidere lagt til grund for kontrakten, at DSB indenfor bevillingsrammen for den kommende kontraktperiode skal påbegynde anskaffelse af el-materiel, som på sigt skal erstatte de nuværende dieseltog på de strækninger, hvor der gennemføres elektrificering. DSB's økonomi for kontraktperioden forudsættes derfor i kontraktperioden at blive belastet af afskrivninger på nyt materiel på beregningsteknisk op til 1,5 mia. kr., der dækker over investeringer i nyt el-materiel inklusive følge-

investeringer. Den endelige omkostning fastsættes først i forbindelse med beslutning om de konkrete materielanskaffelser, og udmøntes i en tillægskontrakt, som forelægges de bevilgende myndigheder.

For at sikre et grundigt og fagligt beslutningsgrundlag for anskaffelsen af nyt el-materiel skal DSB udarbejde en samlet materielstrategi i et tæt samarbejde med Transportministeriet. Beslutningsgrundlaget skal forholde sig til alle væsentlige risikofaktorer, og DSB skal opnå enighed med den eksterne kvalitetssikring herom. Samtidig skal erfaringerne fra købet af IC4/IC2 indgå i arbejdet med anskaffelsen af nyt materiel.

I kontraktperioden kan kontrakten justeres ved indgåelse af tillægskontrakter. Tillægskontrakterne forelægges Finansudvalget, såfremt den samlede økonomiske ramme for kontraktbetalingen til DSB påvirkes som en konsekvens af tillægskontrakten.

Kontrakterne er juridisk bindende for parterne.

Dispositionerne på forslag til lov om tillægsbevilling i finansåret kan specificeres således:

§ 28.11.71. Generelle puljer (<i>Reservationsbevilling</i>)	
31. Analyse af jernbanesektoren (ny underkonto)	
22. Andre ordinære driftsomkostninger	16,0 mio. kr.
§ 28.52.01. Indkøb af jernbanetrafik, DSB (<i>Reservationsbevilling</i>)	
10. Betaling til DSB jf. forhandlet kontrakt	
46. Tilskud til anden virksomhed og investeringstilskud	67,0 mio. kr.
§ 28.52.05. Indkøb af jernbanetrafik, Helsingør-Peberholm (<i>Reservationsbev.</i>)	
10. Togbetjening af Helsingør-Peberholm	
46. Tilskud til anden virksomhed og investeringstilskud	-8,3 mio. kr.
§ 28.53.01. Takstnedsættelse i den kollektive trafik (<i>Reservationsbevilling</i>)	
10. Takstnedsættelse uden for myldretiden i lokaltrafikken	
45. Tilskud til erhverv	-70,7 mio. kr.
§ 35.11.01. Merudgifter ved nye bevillingsforslag	
10. Merudgifter ved nye bevillingsforslag	
49. Reserver og budgetregulering	-4,0 mio. kr.

- c. Det er i aftalen om passagertogtrafik i Danmark 2015-2024 forudsat, at kontrakten først kan træde i kraft efter godkendelse i Finansudvalget.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om tilslutning til, at Transportministeriet indgår trafikkontrakt med DSB for perioden 2015-2024. Derudover anmodes der om tilslutning til, at kontraktbetalingen til DSB forhøjes med 67,0 mio. kr. i 2015 og at der afsættes 16,0 mio. kr. i 2015 til analyser af jernbaneområdet. Udgiften vil blive afholdt af den på finansloven for 2015 opførte bevilling på § 28.53.01. Takstnedsættelse i den kollektive trafik som følge af omprioritering af forventede uforbrugte midler, § 28.52.05. Indkøb af jernbanetrafik, Helsingør-Peberholm og § 35.11.01. Merudgifter ved nye bevillingsforslag, således at der på lov om tillægsbevilling for 2015 optages følgende:

	Udgift (mio. kr.)
§ 28.11.71. Generelle puljer (<i>Reservationsbev.</i>).....	16,0
§ 28.52.01. Indkøb af jernbanetrafik, DSB (<i>Reservationsbev.</i>)....	67,0
§ 28.52.05. Indkøb af jernbanetrafik, Helsingør-Peberholm (<i>Reservationsbev.</i>).....	-8,3
§ 28.53.01. Takstnedsættelse i den kollektive trafik (<i>Reservationsbev.</i>)	-70,7
§ 35.11.01. Merudgifter ved nye bevillingsforslag	-4,0

f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

København, den 17. april 2015

MAGNUS HEUNICKE

/ Flemming Schiller

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af et flertal i Finansudvalget den 07-05-2015. Venstres, Dansk Folkepartis, Liberal Alliances og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget stemmer i mod aktstykket. Venstres, Liberal Alliances og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget mener ikke, at trafikkontrakten vil sikre grundlaget for en bedre og billigere togdrift for passagertrafikken i Danmark, ligesom ambitionsniveauet for passagertilfredshed, konkurrenceudsættelse, forbedring og udbygning af infrastruktur, elektrificering og fornyelse af materiel er alt for lavt. Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget støtter ikke aftalen mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og DSB. Vi forhandlede, men kunne desværre ikke nå til enighed. Aftalen er dermed ikke så god, som vi gerne havde set den. Vi er af den overbevisning, at man kunne få mere ud af de mange penge, der indgår i aftalen - til glæde for passagerne.