

Åbent samråd vedr. DSB's dobbeltdækkere, 5. april 2011

- Spørgsmål Y: Ministeren bedes gøre rede for mulighederne for, at DSB kan forlænge lejemålet af dobbeltdækkertogene efter 1.april 2011, og herunder hvilke betingelser, der knytter sig til dette.
- Spørgsmål Z: Ministeren bedes gøre rede for, i hvilket omfang og hvornår IC3-togene kan indføres i den sjællandske regionaltogstrafik, i fald det ikke er muligt for DSB at forlænge lejemålet af dobbeltdækkervognene.
- Spørgsmål Æ: Ministeren bedes gøre rede for, hvordan der kan tilvejebringes økonomiske buffere, således at DSB ikke fremover kommer til at stå i en situation som den nuværende, hvor DSB reelt ikke aner, hvorvidt der er råd til at forlænge lejeaftalen for 67 dobbeltdækkervogne.

Jeg vil gerne begynde med at slå fast, at jeg synes det er vigtigt, at vi sikrer moderne materiel til togpassagererne. Derfor var det også glædeligt, da DSB sidste år sagde farvel til de sidste af de gamle blå vogne. Hvis vi skal skabe vækst i den kollektive trafik skal vi have tog med god komfort og en god driftsstabilitet.

Men endnu mere vigtigt er det, at vi har nok siddepladser til de mange passagerer, som hver dag benytter toget.



Den kollektive trafik er ikke attraktiv, hvis passagererne oplever at skulle stå op i overfyldte tog.

Jeg er klar over, at DSB i et stykke tid har været meget presset hvad angår materiel. Et stigende antal togpassagerer og den forsinkede levering af IC4 har udfordret DSB i særlig høj grad. Hertil kommer, at der senest er brændt to IR4-togsæt. Hermed mangler der pludselig over 400 pladser.

Efterspørgselspresset er der selvom DSB, på dage med stor efterspørgsel, har indsat alt disponibelt materiel.

Jeg igangsatte derfor allerede i efteråret et arbejde, som skulle se på, hvilke muligheder der er for at afhjælpe



materielproblemerne. I den forbindelse har jeg også over en længere periode været i dialog med DSB om muligheden for at forlænge lejeaftalerne på nogle af DSB's dobbeltdækkervogne.

I henhold til samrådsspørgsmål Y vil jeg nu kort gennemgå de vilkår, som knytter sig til DSB's lejede dobbeltdækkere.

DSB har siden 2001, som erstatning for de forbedringer, som leveringen af IC4 skulle have medført, lejet et antal dobbeltdækkervogne. På nuværende tidspunkt disponerer DSB over 112 dobbeltdækkervogne.

Lejen af de 112 dobbeltdækkervogne udløber gradvist i løbet af de kommende år, hvilket i udgangspunktet betyder, at



DSB skal levere dobbeltdækkervognene tilbage til udlejer. Her vil jeg gerne understrege, at det er udgangspunktet – intet er sikkert endnu.

De 112 dobbeltdækkervogne er lejet i to omgange (med hhv. 67 og 45 vogne) og på lidt forskellige vilkår.

DSB har oplyst, at tilbageleveringen af 67 af de første dobbeltdækkervogne skal påbegyndes ultimo maj 2011 og strækker sig omkring et år frem.

De 45 øvrige vogne skal påbegyndes tilbageleveret ultimo 3. kvartal 2013. DSB har dog option på at lease vognene i yderligere 3 år.



Hvad angår mulighederne for at forlænge lejemålet på DSB's dobbeltdækkere, kan jeg oplyse, at det endnu ikke er afklaret, hvorvidt DSB skal levere vognene tilbage. DSB er i øjeblikket i dialog med udlejer om muligheden for at forlænge et antal af vognene.

En forlængelse af lejeaftalerne på DSB's dobbeltdækkere er en god og ikke mindst solid løsning på DSB's materielproblemer, da der er tale om materiel, som er velkørende og velafprøvet.

Udtræk af DSB's kundetilfredshedsmålinger viser endvidere, at der i gennemsnit ikke



synes at være forskel i passagerernes vurdering af dobbeltdækkervognenes komfort sammenlignet med IC3-togenes.

Til besvarelsen af samrådsspørgsmål Z, vil jeg gerne slå fast - ligesom jeg har gjort ved tidligere lejligheder - at yderligere 7 IC3-tog vil blive indsat på Sydbanen fra april 2011, helt i tråd med hvad der tidligere er blevet lovet.

Til besvarelsen af samrådsspørgsmål Æ må jeg sige, at EU's statsstøtteret tilsiger, at en jernbanevirksomhed der – uden ydelsen har været konkurrenceudsat – modtager kompensation fra staten for offentlige serviceforpligtigelser, kun må modtage



et beløb, der svarer til virksomhedens omkostninger ved at udføre den pågældende offentlige service tillagt en rimelig fortjeneste.

Det er på den baggrund ikke tilladt at udstyre DSB med økonomiske reserver eller buffere, som måtte kunne imødegå eventuelle fremtidige hændelser, og som vil kunne disponeres frit af virksomheden.

Derimod kan der godt indgås en konkret aftale om, at DSB f.eks. lejer et antal vogne, og at staten dækker de nødvendige nettoomkostninger forbundet hermed.