



Transportudvalget  
Folketinget

MINISTEREN

Dato 17. september 2012  
J. nr. 2012-2704

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 5. september 2012 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende B63 - Forslag til folketingsbeslutning om omstrukturering af ordningen om rejsetidskompensation gældende for jernbanerejser. Af Henning Hyllested (EL) m.fl., som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 1 :**

Ministeren bedes redegøre for, hvilke økonomiske konsekvenser, det vil have, hvis et politisk flertal tilslutter sig det udkast til beretning, der findes under B 63 – bilag 1.

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, som har følgende bemærkninger:

”Det har ikke på det foreliggende grundlag været muligt for DSB at opgøre de økonomiske konsekvenser for DSB for de 12 enkelte forslag, der fremgår af B63. Forslagene udgør en udvidelse eller ændring af de eksisterende rejsetidsgarantiordninger og de økonomiske konsekvenser er afhængige af, hvilket niveau for implementering der vælges. Der er dog omkostninger forbundet med samtlige forslag.

DSB gennemgår nedenfor de enkelte ændringsforslag:

*Forbedret oplysningspligt/markedsføring:*

Forslaget medfører opdateringer i systemer, der ikke på nuværende tidspunkt kan konsekvensvurderes.

*Større tilgængelighed og Rettidighed og pålidelighed:*

Ved begge forslag er der tale om ændringer som vil medføre omkostninger for DSB. Omkostningsniveauet vil dog i høj grad afhænge af det forventede implementeringsniveau. Der ville eksempelvis være stor forskel på at have få dedikerede It medarbejdere i kontortiden eller en døgnbemanding.

*Udbetalingsproceduren, Automatisk tilmelding til ordningen, Aflyste tog og Force majeure:*

Ved disse 4 forslag er der tale om forhold, der på sin vis allerede eksisterer i dag. Der er således allerede i dag en direkte udbetalingsprocedure, hvor kun-



der, der tilmelder sig pendlerrejsegarantien automatisk får compensationen udbetalt på deres nemkonto 35 dage efter at der er foretaget en opgørelse.

Side 2/3

For så vidt angår aflyste tog, er disse allerede indeholdt i pendlergarantiordningerne for både Fjern og regional samt Stog.

I forhold til det sidste punkt, anmeldelse af Force Majeure, der er reguleret i DSB's trafikkontrakt, udvises der altid stor mådehold i DSB. Force Majeure situationer er pludselig opståede uordenssituationer (f.eks. skybrud eller bropåsejling) og det umiddelbare fokus i DSB er naturligt på at få kunderne frem og genoprette trafikken. Når DSB anmelder Force Majeure påvirker det også andre forhold end udbetaling af rejsetidsgaranti, DSB har i nogle tilfælde, netop af hensyn til kunderne, benyttet sig af muligheden at påkalde Force Majeure uden at rejsetidsgarantien blev berørt.

#### *Station til station og Neutral instans:*

Der er tale om forhold, der ikke udelukkende er under DSB's kontrol. Forslagene berører trafikselskaberne i Danmark og vil i særdeleshed være afhængig af ambitionsniveau og forhandlinger. DSB kan på baggrund af denne vifte af variable og ukendte ikke på det foreliggende grundlag opgøre de økonomiske konsekvenser.

#### *S-togsnettet:*

Der eksisterer allerede en pendlerrejsetidsgaranti på Stogsnettet i overensstemmelse med trafikkontrakten. Stogs nettet er karakteriseret ved mange afgange og dermed også mange alternativer for passagererne i de fleste tilfælde af forsinkelser. Hvis der skal foretages en ændring af rejsetidsgarantiordningen på Stogsnettet kunne det være hensigtsmæssig med en direkte compensation, der er enkel og let tilgængelig. Det kunne f.eks. være et tilbud om taxa til kunder på Stogs nettet, da en sådan ordning kan afhjælpe det konkrete transportbehov, som kunden oplever ved en forsinkelse. Samtidigt kan en sådan ordning skabe større sammenhæng i Hovedstadsområdet, da ordningen allerede i dag benyttes af Movia og Metro.

#### *Pladsbilletter:*

En pladsbillet er kundens betaling for en siddeplads, det vil sige komfort, og ikke transportydelsen, imens rejsetidsgarantien er fokuseret på transporttiden og ikke komforten. DSB refunderer i dag kunders pladsbilletter, såfremt den plads, som kunden har bestilt, ikke har været med det givne tog. Såfremt kunder ved en forsinkelse, via rejsegarantiordningen skal kompenseres for udgiften til pladsbillet, vil kunden dermed blive kompenseret for en ydelse som kunden, på trods af forsinkelsen, har modtaget.

#### *Nye retningslinjer:*

Oplægget indeholder to forskellige led, det ene vedrører ændring i retningslinjer for beregning, imens det andet er oplysning til kunden om selve beregningen. Idet det ikke fremgår hvad der skal ændres i beregningerne er det ikke



muligt at vurdere de økonomiske konsekvenser af dette forslag. For så vidt angår kundens indsigt i beregning af kompensationen, kan denne fås ved at kontakte DSB's pendlerrejsetidsgaranti direkte.”

Side 3/3

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen