



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 13. september 2013
J. nr. 2013 - 2255

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 25. juni 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 619:

Ministeren bedes foretage en juridisk vurdering af muligheden for omkostningsfrit og med omgående virkning at opsige kontrakten vedrørende driften af Kystbanen set i lyset af, at ministeren er ejer af DSB og Transportministeriet er trafikfører på strækningen.

Svar:

Trafikstyrelsens trafikkontrakt for Kystbanen er indgået på baggrund af et EU-udbud og således på markedsvilkår.

Trafikken blev vundet af DSB Øresund (tidl. DSBFirst), der er et selskab ejet 70 pct. af DSB og 30 pct. af skotske First Group.

Den 1. september 2012 blev kontrakten overdraget fra Trafikstyrelsen til Transportministeriet.

Ifølge pkt. 6.1.5 i hovedkontrakten mellem Trafikstyrelsen (nu Transportministeriet) og DSB Øresund er der følgende muligheder for Transportministeriet for at hæve kontrakten helt eller delvist:

"Trafikstyrelsen kan med virkning for fremtidige ydelser hæve Kontrakten helt eller delvist efter Trafikstyrelsens valg, såfremt der konstateres væsentlige mangler ved Operatørens ydelser, og såfremt manglerne ikke inden for rimelig tid er afhjulpet.

Trafikstyrelsen vil altid straks kunne hæve Kontrakten helt eller delvist efter Trafikstyrelsens valg, såfremt:

- *Operatøren i en periode på 3 måneder trods Trafikstyrelsens 3 skriftlige påkrav omhandlende samme forhold ikke har afhjulpet konstaterede mangler,*



- *Rettidighed Operatør Døgn i 3 eller flere ud af 5 på hinanden følgende måneder ligger under 95 %,*
- *Kundetilfredsheden i to på hinanden følgende halvår har været mindre end 3,5 point,*
- *Togkm produktionen i en måned, som konsekvens af aflysninger der skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig, har ligget mere end 10 % under normalkøreplanen,*
- *Togkm produktionen i tre måneder inden for et år som konsekvens af aflysninger, der skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig, har ligget mere end 5 % under normalkøreplanen,*
- *Operatøren ikke har opnået ret til at drive jernbanevirksomhed senest 2 måneder inden aftalt driftsstart, eller*
- *Operatøren mister retten til at drive jernbanevirksomhed.”*

Det fremgår videre af hovedaftalens pkt. 6.1.5:

”Ved Operatørens konkurs kan Trafikstyrelsen omgående hæve aftalen.”

Der er således 8 muligheder for at hæve kontrakten:

- For så vidt angår 3 skriftlige påkrav på 3 måneder for samme forhold har Trafikstyrelsen en enkelt gang i 2010 givet DSB Øresund et skriftligt påkrav om at nedbringe antallet af togsæt på værksted, da der over en længere periode havde været for mange togsæt ude af drift. Trafikstyrelsen meddelte ikke efterfølgende yderligere skriftlige påkrav.
- For så vidt angår ”rettidighed operatør døgn” – der ikke må være under 95 % i 3 eller flere ud af 5 på hinanden følgende måneder – var denne rettidighed under 95 % i januar og februar 2009, men har ikke siden været under 95 %.
- For så vidt angår kundetilfredsheden – der i to på hinanden følgende halvår ikke må være under 3,5 point på en skala fra 1-10 – har denne siden kontraktstart ligget ganske stabilt omkring 6,5.
- For så vidt angår togkm-produktionen – der i en måned som konsekvens af aflysninger, der skyldes forhold for hvilke operatøren er ansvarlig, ikke må ligge mere end 10 % under normalkøreplanen – har DSB Øresund siden februar 2011 maksimalt været 1,6 % under normalkøreplanen. Det bemærkes i den forbindelse, at data om den førnævnte togkm-produktion først blev et rapporteringskrav i februar 2011, efter



at tillægsaftale nr. 7 mellem Trafikstyrelsen og DSB Øresund trådte i kraft.

Side 3/3

- For så vidt angår togkm-produktionen – der i tre måneder inden for et år som konsekvens af aflysninger, der skyldes forhold for hvilke operatøren er ansvarlig, ikke må ligge mere end 5 % under normalkøreplanen – har DSB Øresund siden februar 2011 som nævnt maksimalt været 1,6 % under normalkøreplanen. Det bemærkes igen, at data om den førnævnte togkm-produktion først blev et rapporteringskrav i februar 2011 efter, at tillægsaftale nr. 7 mellem Trafikstyrelsen og DSB Øresund trådte i kraft.
- For så vidt angår de sidste tre sidste ophævelsesmuligheder har DSB Øresund altid haft certifikat til at drive jernbanevirksomhed og er ikke gået konkurs.

Eftersom ingen af de grundene til at ophæve kontrakten p.t. vurderes at være til stede, vurderes det ikke muligt omkostningsfrit og med omgående virkning at opsigse/hæve kontrakten.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr