

Afgjort 12/6 2008

Forelagt for og behandlet af Finansudvalget som fortroligt aktstykke O.
Fortroligheden ophævet ved ministerens skrivelse af 12. september 2008.

206

Transportministeriet. København, den 2. juni 2008.

- a. Transportministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at:
- Trafikstyrelsen igangsætter genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland med driftsstart fra december 2010 ved offentliggørelse af udbudsmateriale,
 - Trafikstyrelsen kan indgå kontrakt med den vindende operatør ud fra de beskrevne udbudskriterier, forudsat at den nuværende økonomiske ramme på 191,2 mio. kr. (2008-PL) pr. år ikke overskrides,
 - Trafikstyrelsen ved eller efter kontraktindgåelsen kan udnytte en eller flere af de beskrevne optioner inden for den økonomiske ramme,
 - Trafikstyrelsen kan indgå en samarbejdsaftale med trafikøberer i Slesvig-Holsten, Landesweiten Verkehrs Servicegesellschaft (LVS), herunder om deling af økonomien i den fælles trafik mellem Tønder og Niebüll.

Forslaget medfører ikke merudgifter i finansåret.

Eksistensen af aktstykket er offentligt, mens indholdet er fortroligt af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbuddet. Fortroligheden ophæves, når udbudsbetingelserne er offentliggjort. Finansudvalget vil blive orienteret om resultatet af udbuddet.

- b. *Generelt om udbuddet*

Togtrafikken i Midt- og Vestjylland blev udbudt i 2001 med trafikstart i januar 2003, jf. Akt 107 12/03 2002. Den nuværende kontrakt med Arriva Tog A/S udløber i december 2010.

Erfaringerne fra den nuværende kontrakt har overvejende været positive, hvorfor genudbuddet tager udgangspunkt i de nuværende rammer for togtrafikken, jf. Akt 107 12/03 2002 og finanslovens § 28.61.03. Indkøb af offentlig service-jernbanetrafik (Reservationsbev.).

Der anmodes om Finansudvalgets tilslutning til at igangsætte genudbuddet ved udsendelse af udbudsmateriale og at indgå kontrakt med den vindende operatør inden for en økonomisk ramme svarende til den nuværende kontrakt på årligt 191,2 mio. kr. (2008-PL). Ved opgørelsen af den fremtidige økonomiske ramme korrigeres dog for eventuelle merudgifter som følge af ændrede momsforhold for leasing af materiel, der samlet set er neutral for statskassen.

Der anmodes samtidig om tilslutning til, at Trafikstyrelsen i forbindelse med eller efter kontraktindgåelsen kan udnytte optioner i udbudsmaterialet, i det omfang dette kan ske inden for den økonomiske ramme.

Genudbuddet skal igangsættes snarest muligt for at sikre mest mulig tid til, at den kommende operatør kan anskaffe det fornødne rullende materiel i forberedelsesperioden. Udsendelse af udbudsmaterialet vil være bindende for staten. Kontrakten forventes indgået primo 2009, så den vindende operatør har ca. 20 måneder til at forberede driften.

Kontrakten er en nettokontrakt, hvor den vindende operatør oppebærer alle billetindtægter.

Kontrakten udbydes med en otteårig driftsperiode fra december 2010 til 2018 med en option for staten til at forlænge kontrakten i yderligere 2 år frem til og med 2020.

Evalueringskriterierne for genudbuddet er pris, leveringssikkerhed og kvalitet, hvoraf prisen vægter 50 pct., leveringssikkerhed 20 pct. og kvalitet 30 pct. Staten bærer efter de sædvanlige principper usikkerheden i forbindelse med genudbuddet, uanset om det måtte blive dyrere eller billigere end vurderet.

Udbudsproceduren gennemføres som et udbud efter forhandling, hvilket giver mulighed for dialog med tilbudsgiverne, herunder om forbedring af de afgivne tilbud samt en øget fleksibilitet i udbuddet. Denne udbudsform forventes at give større konkurrence.

Såfremt genudbuddet ikke kan holdes inden for den økonomiske ramme, selv med undladdelse af alle optioner, vil dette blive forelagt Finansudvalget på ny.

Ved indgåelse af kontrakt orienteres Finansudvalget om resultatet af genudbuddet. De økonomiske konsekvenser af kontraktindgåelsen forventes indarbejdet på finansloven for 2010.

Forudsætninger om trafikomfang i udbudsmaterialet

Genudbuddet omfatter togtrafikken på 582 km banestrækning i Midt- og Vestjylland på strækningerne Århus – Langå – Struer, Struer – Thisted, Struer – Skjern – Esbjerg, Århus – Herning – Skjern og Esbjerg – Bramming – Tønder. Endvidere medtages strækningen Tønder – Niebüll som en option, jf. nedenfor.

Genudbuddet er udformet, så trafikomfanget i Midt- og Vestjylland fra december 2010 vil ligge mellem mindst 7,5 mio. tog-km og maksimalt 7,9 mio. tog-km pr. år, såfremt alle optioner udnyttes.

Trafikomfanget tager udgangspunkt i den nuværende køreplan med følgende justeringer i henhold til samfundsøkonomiske analyser i den statslige trafikplan:

- Supplerende trafikering Esbjerg – Varde: Den nuværende betjening udvides fra to tog i timen i myldretiden til at omfatte to tog i timen i tidsrummet kl. ca. 6-18 mandag-fredag.
- Reduceret dagstrafik Århus – Viborg: Der kører i dag to tog pr. time mandag-fredag i tidsrummet kl. ca. 6-18. Ifølge trafikplanen er det ikke samfundsøkonomisk optimalt at gennemføre afgangene midt på dagen, hvorfor betjeningsomfanget reduceres til et tog i timen mellem myldretimerne på hverdage.

Genudbuddet indeholder endvidere følgende optioner på yderligere trafikale ændringer:

- Totimersdrift på alle strækninger: Ud fra en minimumsservicebetragtning, der ikke er samfundsøkonomisk begrundet, antages det i trafikplanen, at der som minimum på alle strækninger bør køre et tog mindst hver anden time i hele driftsperioden.
- Trafikering over grænsen Tønder – Niebüll: I dag er trafikeringen indkøbt af LVS, den slesvig-holstenske trafikindkøber, på en særskilt kontrakt. Trafikstyrelsen og LVS vil indgå aftale om, at trafikken ved det kommende danske genudbud søges inkluderet i kontrakten som option til strækningen Esbjerg – Tønder, så der kommer gennemgående tog på strækningen. Tønder – Niebüll vil indgå i genudbuddet som to optioner, hvor den første option udgør den trafik, der gennemføres i dag. Den anden option udgør en udvidelse, der sikrer en ensartet, men øget betjening syd og nord for Tønder. Det eksisterende togsæt vil ikke kunne fortsætte i trafikken, hvorfor der ved begge optioner vil tilkomme operatøren ekstra udgifter til rullende materiel.

Forudsætninger om rullende materiel i udbudsmaterialet

Operatøren vil være ansvarlig for at fremskaffe det nødvendige rullende materiel til driftsstart og i hele driftsperioden.

I henhold til den nuværende kontrakt har staten ingen råderet over de 29 Lint 41-togsæt, som Arriva anvender på strækningen i dag. Endvidere kan en kommende operatør ikke forpligtes til at anvende de af DSB udlejede 15 MR-togsæt, som i dag indgår i trafikbetjeningen på strækningerne. Det kan derfor betyde, at der skal tilføres andet materiel til trafikken. Men

for at reducere risikoen for at overskride de økonomiske rammer forudsættes genudbuddet gennemført med en kombination af nyere og ældre togsæt, hvoraf de 15 MR-togsæt vil have mulighed for at indgå.

MR-togene har en gennemsnitsalder på ca. 30 år. Vælger den vindende operatør fortsat at basere sig på MR-togene i den kommende kontraktperiode, vurderes en generel reovering at blive nødvendig.

I genudbuddet er der indarbejdet en option med henblik på at erstatte de ældre togsæt med nyere. Optionen kan udnyttes frem til et år efter kontraktunderskrift, hvilket vil ske, såfremt den økonomiske ramme tillader det. Materieloptionen prioriteres forud for øvrige optioner.

Med henblik på at billiggøre materielanskaffelsen samt forbedre statens leveringssikkerhed af togmateriel i forbindelse med fremtidige udbud, indføres som noget nyt en overdragelsesmodel for det rullende materiel. Overdragelsesmodellen betyder, at operatøren fortsat har ansvaret for at anskaffe materiellet. Uanset om operatøren ejer eller lejer materiellet, indføres en ret og pligt til ved kontraktophør at sælge/leje materiellet til enten staten eller den efterfølgende operatør. Staten påtager sig herved ansvaret for materiellet i dets resterende levetid.

I forbindelse med dette udbud beregnes en foreløbig overdragessum, som ved kontraktophør reguleres i forhold til materiellets faktiske stand. Beslutningen om, hvorvidt det er staten eller den efterfølgende operatør, som skal købe materiellet, skal senest træffes, når udbuddet af trafikken efter 2018/2020 igangsættes.

Forudsætninger om økonomi i udbudsmaterialet

Der inkluderes i genudbuddet en driftsstartbonus, som udbetales, såfremt operatøren påbegynder driften til tiden. Bonusens størrelse afhænger af togtrafikkens rettidighed de første tre måneder. Dette vil give operatøren et betydeligt økonomisk incitament til at undgå forsinkelser og aflysninger de første måneder i driftsperioden. Driftsstartbonusen kan maksimalt udgøre 2,25 mio. kr.

Der forekommer nu og i løbet af kontraktperioden en række tiltag, som vil kunne påvirke operatørens økonomi i den kommende kontraktperiode. Det drejer sig om introduktion af Rejsekortet, justeringer i den eksisterende indtægtsdelingsmodel samt en eventuel indførelse af et nyt signalsystem. Den økonomiske virkning af disse forhold er på nuværende tidspunkt uafklaret og indgår derfor ikke i den økonomiske ramme. For at undgå, at operatøren indregner et risikotillæg for disse forhold, er genudbuddet baseret på, at staten påtager sig den økonomiske risiko.

Operatøren pålægges det daglige indtægtsansvar, mens staten påtager sig ansvaret for forhold vedr. ændringer, som operatøren ikke kan påvirke. Modellen medfører, at de økonomiske konsekvenser for operatøren efter en årrække opgøres, hvilket kan medføre en merudgift for staten på opgørelsestidspunktet. Den eventuelle merudgift indarbejdes på kommende bevillingslove.

Udgifter i forbindelse med statens eventuelle overtagelse af det rullende materiel ved kontraktophør holdes ligeledes uden for den økonomiske ramme.

Operatøren vil skulle afholde alle udgifter til eventuelle forberedelsesomkostninger i perioden frem til kontraktstart.

Aktstykket er hastende, da udbudsprocessen skal igangsættes senest ultimo juni 2008. Igangsættes udbuddet senere, kan det blive vanskeligt at få en ny operatør på plads til udløbet af Arrivas nuværende kontrakt i december 2010. Togdriften på strækningerne vil derfor skulle håndteres med en midlertidig forhandlet kontrakt, hvilket kan medføre yderligere udgifter og trafikale gener.

Transportministeren har ikke forelagt aktstykket for Finansudvalget tidligere, idet den politiske behandling af betingelserne for udbuddet har været forsinket.

- c. Aktstykket forelægges, idet staten ved udsendelse af udbudsmaterialet og efterfølgende kontraktindgåelse binder sig til en flerårig finansiel forpligtigelse.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om tilslutning til, at:
- Trafikstyrelsen igangsætter genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland med driftsstart fra december 2010 ved offentliggørelse af udbudsmaterialet,
 - Trafikstyrelsen kan indgå kontrakt med den vindende operatør ud fra de beskrevne udbudskriterier, forudsat at den nuværende økonomiske ramme på 191,2 mio. kr. (2008-PL) pr. år ikke overskrides,
 - Trafikstyrelsen ved eller efter kontraktindgåelsen kan udnytte en eller flere af de beskrevne optioner inden for den økonomiske ramme,
 - Trafikstyrelsen kan indgå en samarbejdsaftale med trafikkøberen i Slesvig-Holsten, Landesweiten Verkehrs Servicegesellschaft (LVS), herunder om deling af økonomien i den fælles trafik mellem Tønder og Niebüll.
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

CARINA CHRISTENSEN

/ Peder Lundquist

Til Finansudvalget.