



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 9. november 2012  
J. nr. 2012-3481

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 26. oktober 2012 stillet mig følgende spørgsmål 44 vedrørende L 8 – Forslag til lov om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S samt fusionsskatteloven. (Fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel, generel garantistillelse, bestyrelsessammensætning, mulighed for DSB og Naviair til at fusionere skattefrit med helejede datterselskaber, konsekvensændringer som følge af selskabsloven m.v.), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 44:**

Ministeren bedes fremlægge eksempler på udenlandske og for danske forhold anvendelige modeller for en evt. kommende hovedstadsordning, hvor S-tog indgår på linje med busser, metro m.v., og hvad en sådan ordning kan indebære for DSB S-tog A/S set i forhold til den i L 8 foreslåede organisering.

**Svar:**

Nedenfor gives et par eksempler på udenlandske modeller for en hovedstadsordning, hvor S-tog indgår på linje med andre kollektive trafikformer, uden at jeg dog af den grund hermed har taget stilling til anvendeligheden af disse modeller.

En model, der er anvendt i en række store byer, er, at der er etableret en "paraplyorganisation", som de organisationer, der har ansvaret for trafikken inden for bus tog og metro, skal deltage i. Paraplyorganisationen varetager en række fælles opgaver. Det drejer sig om opgaver som kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling. Et eksempel på en paraplyorganisation er München Verkehrsverbund (MVV), der er en af de største og ældste paraplyorganisationer i Tyskland. München by, Freistaat Bayern, 8 administrative distrikter og 50 transportselskaber arbejder sammen i MVV.

Etableringen af en paraplyorganisation vil ikke have organisatoriske konsekvenser for placeringen af S-tog og vil således kunne lade sig gøre inden for rammerne af DSB-loven. Det gælder uanset om der er tale om et DSB S-tog A/S som i dag eller om et S-tog i regi af DSB SOV, således som lovforslaget åbner mulighed for.



En anden og mere vidtgående model er en integreret organisation, hvor der er etableret en fælles organisation, som overtager ansvaret for trafikken i hovedstaden fra de nuværende organisationer. Denne organisation får dermed ansvaret for at indkøbe bus- og togtrafik samt en række tilhørende opgaver vedrørende koordinering, takstfastsættelse, markedsføring, kundeservice, trafikinformation, billetter, indtægtsdeling mv. I Oslo har man etableret en sådan konstruktion - trafikskabet Ruter A/S - der ejes af kommunerne Oslo og Akershus. Ruter A/S planlægger, samordner, bestiller og markedsfører al kollektiv trafik i Oslo og Akershus, med undtagelse af Norges statsbaners (NBS) jernbanedrift.

Etableringen af en integreret organisation vil ikke kunne lade sig gøre hverken inden for rammerne af den gældende DSB-lov eller inden for rammerne af lovforslaget, men vil i alle tilfælde kræve en lovændring, da det indebærer, at ansvaret for S-togsdriften overføres til en ny organisation.

I relation til L 8 vil jeg dog gerne gentage, hvad jeg tidligere har oplyst, jf. mit brev af 22. oktober 2012, at så længe DSB er 100 pct. ejet af staten vil Folketinget, selv om DSB S-tog A/S skulle blive integreret i DSB, på et senere tidspunkt ved lov kunne beslutte at føre DSB S-tog over i en anden organisatorisk konstruktion end DSB.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen